

Van: Frank Menger
Aan:
Onderwerp: Opcenten en vrachtwagenheffing
Datum: maandag 15 januari 2024 15:14:05
Bijlagen: derde-voortgangsbrief-invoering-vrachtwagenheffing-stand-van-zaken-najaar-2023-.pdf
bijlage-1-beslisnota-halfjaarlijkse-voortgang-vrachtwagenheffing-najaar-2023.pdf
bijlage-2-verslag-internetconsultatie-innovatie-en-verduurzaming-vervoerssector.pdf
bijlage-3-stimuleringspakket-2024-2025.pdf
bijlage-4-onderliggende-beslisnota-s.pdf

Geachte leden van de Staten,

De implementatie van de vrachtwagen heffing raakt de provincies ook. Ook wegens fiscale componenten.

- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2023/11/23/derde-voortgangsbrief-invoering-vrachtwagenheffing-stand-van-zaken-najaar-2023>

Hoop dat de informatie u verder helpt.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/303172

Bijlage(n)
4

Datum 23 november 2023
Betreft Derde voortgangsbrief invoering vrachtwagenheffing
(stand van zaken najaar 2023)

Geachte voorzitter,

Met deze derde voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de invoering van de vrachtwagenheffing. De invoering van de vrachtwagenheffing heeft twee doelen. Ten eerste het laten betalen van binnen- en buitenlands vrachtverkeer voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Het tweede doel is het innoveren en verduurzamen van de vervoerssector. Hiervoor wordt het tarief van de vrachtwagenheffing gedifferentieerd naar CO₂-uitstoot van het voertuig én worden de netto-inkomsten van de vrachtwagenheffing ingezet voor innovatie en verduurzaming.

In deze voortgangsbrief wordt ingegaan op de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van het heffingssysteem, het actuele beeld van de invoerings- en exploitatiekosten, de maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector voor 2024 en 2025 en tot slot de voorgestelde wijzigingen van de Wet vrachtwagenheffing in verband met gewijzigde Europese tolheffingsregels.

Realisatie heffingssysteem

De inzichten over de planning van de start van de vrachtwagenheffing zijn ongewijzigd. Dit betekent dat de vrachtwagenheffing naar verwachting in 2026 start. RDW, Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), Rijkswaterstaat (RWS) en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) realiseren in opdracht van IenW het heffingssysteem voor de vrachtwagenheffing. Daarbij is RDW als centrale uitvoeringsorganisatie gepositioneerd binnen een model met een dominante rol voor private dienstverleners.

Voor de verduurzaming van de vervoerssector is een vlotte invoering van de vrachtwagenheffing van groot belang. Als opdrachtgever streeft IenW daarom naar een stabiele opdracht voor de uitvoeringsorganisaties. Eventuele beleidswijzigingen hebben namelijk invloed op de lopende aanbestedingen en de realisatiewerkzaamheden. Een vertraging van de invoering zou tot gevolg hebben dat de verwachte CO₂- en stikstofreductie later tot stand komt.

Het afgelopen halfjaar is een aantal belangrijke resultaten behaald. RDW heeft twee aanbestedingsprocedures gestart. De eerste aanbesteding betreft het contracteren van de hoofddienstaanbieder (HDA). De HDA is een toldienstaanbieder met speciale verplichtingen. De HDA is verplicht om iedere gebruiker die zich meldt als klant te accepteren. Hiermee is verzekerd dat elke houder van een vrachtwagen over een contract en boordapparatuur kan beschikken, en daarmee aan zijn verplichtingen kan voldoen. Het contract voor de HDA wordt naar verwachting in de tweede helft van 2024 gesloten. De benodigde financiële dekking voor het aangaan van deze verplichting is opgenomen in de begroting van het Mobiliteitsfonds.

Houders van een vrachtwagen kunnen er ook voor kiezen om een overeenkomst te sluiten met een EETS-aanbieder. Dat is een toldienstaanbieder die, op grond van de EETS-richtlijn¹, in toldomeinen van meerdere lidstaten zijn diensten aanbiedt. Dat maakt het mogelijk dat een houder bij slechts één EETS-aanbieder in de EU een contract hoeft te sluiten, met één boordapparaat door verschillende EETS-gebieden kan rijden en uiteindelijk één factuur krijgt. Zoals toegelicht in de vorige voortgangsbrief² is RDW gestart met het voorbereiden van de accreditatie van EETS-aanbieders. De verwachting is dat het ministerie van IenW medio 2024 de EETS-gebiedsverklaring publiceert. Dit document bevat de algemene voorwaarden en specifieke verplichtingen voor de EETS-aanbieders om diensten aan te kunnen bieden in het kader van de vrachtwagenheffing. De voorbereidingen zijn erop gericht dat RDW vanaf eind 2024 EETS-aanbieders kan accrediteren.

De tweede aanbesteding die RDW is gestart betreft de inkoop van waarnemings-apparatuur met de bijbehorende backoffice. Deze dienstverlening maakt het mogelijk om vrachtwagens waar te nemen met wegkantapparatuur. Dit is nodig om toe te zien op de naleving van de verplichtingen uit de Wet vrachtwagenheffing. Het contract voor de waarneming wordt naar verwachting medio 2024 gesloten. De benodigde financiële dekking voor het aangaan van deze verplichting is opgenomen in de begroting van het Mobiliteitsfonds.

Invoerings- en exploitatiekosten

In de vorige voortgangsbrief is de Kamer geïnformeerd over optimalisaties die zijn doorgevoerd in de uitvoering van de vrachtwagenheffing. In die brief is ook aangegeven dat maatregelen om risico's uit de aanbestedingen op te vangen extra kosten met zich mee kunnen brengen. Daarnaast kunnen ook de marktomstandigheden zorgen voor hogere kosten. In de vorige voortgangsbrief is toegezegd de Kamer in deze brief nader te informeren over de eventuele gevolgen van de beschreven inzichten voor de raming van de invoerings- en exploitatiekosten van de vrachtwagenheffing.

RDW heeft als centrale uitvoeringsorganisatie van de vrachtwagenheffing de kostenramingen voor de invoering en de exploitatie van het heffingssysteem geactualiseerd. Dit zijn belangrijke bouwstenen voor de totale programmaraming. De doorgevoerde optimalisaties in de uitvoering van de vrachtwagenheffing leiden tot kostenbesparingen. Hier staan echter ook prijsstijgingen van personele inzet, producten en diensten tegenover, onder meer ten gevolge van de huidige marktontwikkelingen. De reservering in het Mobiliteitsfonds voor de invoeringskosten

¹ EETS-richtlijn: Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PbEU 2019, L 91).

² Kamerstuk 31 305, nr. 404

blijft daarom ongewijzigd. Deze bedraagt € 400 miljoen (prijspeil 2021) en zal nog worden geïndexeerd. De raming van de jaarlijkse exploitatiekosten ligt nog steeds binnen de bandbreedte waar tot nu toe vanuit is gegaan, namelijk tussen de € 100 en € 125 miljoen (prijspeil 2018). Ook deze bedragen worden geïndexeerd. De (geïndexeerde) invoeringskosten en de jaarlijkse exploitatiekosten worden gefinancierd uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/303172

De raming van de kosten voor de invoering en de jaarlijkse exploitatie van de vrachtwagenheffing kent, zoals gebruikelijk bij grote projecten, onzekerheden. Zoals eerder in deze brief toegelicht lopen op dit moment twee belangrijke aanbestedingen voor de realisatie van het heffingssysteem. De gunningen van deze meerjarige contracten staan gepland voor 2024. Zodra de aanbestedingen zijn afgerond wordt het risicoprofiel van het programma herijkt. Dan is met meer zekerheid te zeggen of de kosten van de invoering en exploitatie binnen de budgetreservering in het Mobiliteitsfonds blijven. Op dat moment wordt de Kamer geïnformeerd over het actuele beeld.

In 2021 is de Kamer geïnformeerd over de raming van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing.³ In die brief is ook aangegeven dat in de ontwerpbegroting van het jaar voorafgaand aan de invoering, de definitieve raming wordt opgenomen voor de eerste vierjarige periode na invoering van de vrachtwagenheffing. Omdat de vrachtwagenheffing naar verwachting in 2026 start, zal de definitieve raming in de ontwerpbegroting van 2025 worden opgenomen. Deze wordt op Prinsjesdag 2024 aan de Kamer aangeboden.

Innovatie en verduurzaming van de vervoerssector

Op 14 juli jl. is de Kamer⁴ gemeld dat in overleg met de vervoerssector en met nauwe betrokkenheid van andere belanghebbenden een eerste concept-meerjarenprogramma voor de jaren 2026–2030 is opgesteld. Dit concept-meerjarenprogramma bevat een voorstel voor een pakket van subsidiemaatregelen die vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing gefinancierd kunnen worden. Gelet op de motie Van Ginneken c.s., waarin de regering werd verzocht om te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025⁵ en vergelijkbare verzoeken vanuit een groot aantal belanghebbenden is tevens een stimuleringspakket voor de jaren 2024–2025 opgesteld. Zoals aangegeven in het schriftelijk overleg met de Kamer over het BNC-fiche Europese Verordening herziening Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, wordt hierbij niet alleen gekeken naar 2025, maar tevens naar 2024.⁶

Van 17 juli tot en met 4 september 2023 heeft een internetconsultatie over dit concept-meerjarenprogramma 2026-2030 en dit stimuleringspakket 2024-2025 plaatsgevonden. Met deze brief ontvangt de Kamer informatie over de uitkomsten van de internetconsultatie en de mkb-toets. Voorts wordt ingegaan op het gesprek met de vertegenwoordigers van de vervoerspartijen en op het definitieve stimuleringspakket 2024-2025 dat is bijgevoegd bij deze brief.

Reacties internetconsultatie concept-meerjarenprogramma

Zoals aangegeven in de nota naar aanleiding van het verslag van het wetsvoorstel

³ Kamerstuk 35 910, nr. 5

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 411

⁵ Kamerstuk 35 910, nr. 15

⁶ Kamerstuk 22 112, nr. 3683

vrachtwagenheffing⁷ zijn naast de vervoerspartijen evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en VERN ook een groot aantal andere belanghebbenden betrokken bij de opstelling van het concept-meerjarenprogramma en het concept-stimuleringspakket. Ook de afgelopen maanden zijn deze gesprekken gecontinueerd.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/303172

De belanghebbenden en andere geïnteresseerden hebben daarnaast schriftelijk kunnen reageren via een internetconsultatie. Dit heeft geleid tot 37 reacties, waarvan 32 openbaar zijn. De reacties waren afkomstig van partijen betrokken bij laadinfrastructuur, elektrisch vrachtverkeer, exploitatie van waterstoftankstations, wetenschappers, overheden, milieuorganisaties en particulieren. De meeste reacties spraken steun uit voor het voorliggende concept-meerjarenprogramma en bestempelden het belang van de subsidies als positief en noodzakelijk. Vanwege de investeringen die batterij-elektrische of waterstofvrachtwagens vergen, is, zonder financiële ondersteuning de transitie naar emissievrij transport voor veel ondernemers niet haalbaar. Hierbij vroegen meerdere indieners nadrukkelijk aandacht voor de positie van het mkb. Door sommige partijen is eveneens nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de voorfinanciering van het stimuleringspakket 2024-2025. Gelet op de invoering van zero-emissiezones in 2025 is het wenselijk dat de maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector zo spoedig mogelijk van start gaan. Ook deden sommige indieners suggesties voor het stimuleren van andere oplossingsrichtingen, zoals het investeren in het gebruik van hernieuwbare brandstoffen. Bij deze brief is een uitgebreide samenvatting van de reacties gevoegd.

Uitkomsten mkb-toets

Tijdens het wetgevingsoverleg over de Wet Vrachtwagenheffing op 14 maart 2022 is aan het lid Van der Molen (CDA) toegezegd om een mkb-toets te organiseren over de verschillende maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Dit moet inzichtelijk maken wat de effecten zijn voor mkb-ondernemers. Ik vind het belangrijk dat zowel grote als kleine transportondernemingen die vrachtwagenheffing gaan betalen, kunnen profiteren van de investeringen in innovatie en verduurzaming. Dit is ook opgenomen als één van de randvoorwaarden voor de maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector.

In augustus en september is tweemaal een poging gedaan een mkb-toets te organiseren. Voor een mkb-toets is deelname van minimaal vijf mkb'ers noodzakelijk. Omdat voor beide sessies onvoldoende aanmeldingen waren, heeft er uiteindelijk geen formele mkb-toets plaatsgevonden. Wel is er op individuele basis contact geweest met de ondernemers die zich hadden aangemeld. Hierbij gaven de meeste mkb'ers aan graag te willen overstappen op vormen van CO₂-neutraal vrachtvervoer, maar op te zien tegen de hoge investeringen die een batterij-elektrische vrachtwagen vergt. Ook is de combinatie van de verschillende steunmaatregelen voor sommige mkb'ers niet overzichtelijk.

Stimuleringspakket 2024/2025

In de begroting van het Mobiliteitsfonds is voor 2024 € 70 miljoen en voor 2025 € 100 miljoen gereserveerd om de verduurzaming van het vrachtvervoer te versnellen.⁸ Deze middelen worden na de start van de vrachtwagenheffing vanuit de heffingsopbrengsten terugbetaald aan het Mobiliteitsfonds. Met deze voorfinanciering is invulling gegeven aan de motie Van Ginneken c.s.

⁷ Kamerstuk 35 910, nr. 7

⁸ Kamerstuk 36 410 A, nr. 2

In het voorstel voor de begroting voor 2024⁹ is aangegeven dat € 45 miljoen beschikbaar komt voor de Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET) voor 2024 en € 55 miljoen voor 2025. Daarnaast zal in 2024 € 10 miljoen beschikbaar komen voor de subsidieregeling private laadinfrastructuur, waarvan de inzet is deze in de zomer van 2024 open te stellen. Voor de besteding van de totale € 110 miljoen is instemming van beide Kamers met de begroting voor het Mobiliteitsfonds voor 2024 een voorwaarde.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/303172

Op verzoek van meerdere stakeholders en de vervoerspartijen wordt tevens met voorrang gewerkt aan een subsidieregeling voor logistieke efficiëntie. De inzet is deze al in oktober 2024 open te stellen, in plaats van pas begin 2025. Verder hebben de vervoerspartijen aangegeven voorstander te zijn van een hoger budget voor AanZET. In de brief van 19 september 2023¹⁰ is aangegeven dat openstelling van AanZET zal plaatsvinden na autorisatie van de begroting. Het streven is om AanZET uiterlijk in het voorjaar van 2024 open te stellen. Tijdens de voorjaarsbesluitvorming zal besloten worden over de allocatie van het resterende budget voor 2024 (€ 15 miljoen) en 2025 (€ 45 miljoen), zodat rekening gehouden kan worden met de uitputting van AanZET. Daarbij zal tevens rekening worden gehouden met het aantal intekeningen op de subsidieregeling voor waterstof in mobiliteit (SWiM) en overige budgettaire ontwikkelingen.

In lijn met artikel 12 van de Wet vrachtwagenheffing en artikel 4 van de Bestuursovereenkomst terugsluis heb ik op 12 oktober 2023 overlegd met de voorzitters van de vervoerspartijen evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en VERN over het stimuleringspakket. De vervoerspartijen verwelkomen dat de maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector reeds in 2024 van start kunnen gaan. Zij riepen op tot het spoedig starten van de subsidieregeling voor logistieke efficiëntie, omdat dit bijdraagt aan de vermindering van het aantal vrachtkilometers. Dit draagt bij aan de verduurzaming en het verdienvermogen van de sector. Bovendien leidt dit tot een verbeterde verkeersveiligheid en doorstroming. Voorts vroegen de vervoerspartijen nadrukkelijk aandacht voor het mkb. Naar aanleiding daarvan worden de subsidies voor kleine ondernemers voor de aanschaf van een zero-emissie vrachtwagen voor 2024 niet verlaagd, zoals eerder wel was voorgesteld. Ook bij de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur en de subsidieregeling voor logistieke efficiëntie zal gekeken worden op welke wijze kleine ondernemers maximaal ondersteund kunnen worden. Dit kan zowel door hogere subsidiebedragen voor deze groep beschikbaar te stellen, alsook door andere ondersteuning, bijvoorbeeld in de vorm van een mkb-loket of een expertisecentrum.

Het definitieve stimuleringspakket 2024-2025 is bijgevoegd bij deze brief. De inzet is het meerjarenprogramma 2026-2030 op Prinsjesdag 2024 te publiceren. Vaststelling van het Meerjarenprogramma is naar verwachting aan een nieuw kabinet.

Implementatie gewijzigde Europese tolheffingsregels

Voor de start van de vrachtwagenheffing moet de Wet vrachtwagenheffing gewijzigd worden. Dit betreft de implementatie van gewijzigde tolheffingsregels van de

⁹ Kamerstuk 36 410 XII, nr. 2

¹⁰ Kamerstuk 36 410 XII, nr. 12

Europese Unie.^{11,12} De Nederlandse overheid moet zorgdragen voor een tijdige en juiste implementatie van EU-regelgeving. Om de realisatie van de vrachtwagenheffing niet te vertragen, is – conform het kabinetsbeleid – gekozen voor een zuivere en lastenluwe implementatie van de EU-wetgeving. Bij de realisatie van het heffingssysteem anticipeert RDW reeds op de implementatie van de gewijzigde Europese tolheffingsregels.

Op 14 juli 2023 is de Kamer geïnformeerd over het onderzoek dat is uitgevoerd naar de mogelijke tariefstructuren en de effecten daarvan.¹³ In die brief is de Kamer ook geïnformeerd over de voorkeursvariant voor de nieuwe tariefstructuur. In aanvulling op dit onderzoek is in het kader van de wetsvoorbereiding een juridische toets op de beoogde tariefstructuur uitgevoerd, waaruit bleek dat deze voldoet aan de gewijzigde richtlijn.¹⁴ Daarnaast is de houdbaarheid van de tariefstructuur in de toekomst onderzocht.¹⁵ Ook zijn de gevolgen voor de administratieve lasten van de voorstellen in beeld gebracht.¹⁶

De voorkeursvariant voor de tarieven is verwerkt in een conceptwetsvoorstel. Daarnaast leidt de implementatie van de gewijzigde richtlijn tot een aantal andere wijzigingen, die eveneens zijn opgenomen in het conceptwetsvoorstel. Hieronder worden de belangrijkste voorgestelde wijzigingen en de planning van het voorstel toegelicht.

Tarieven

De belangrijkste wijziging betreft de tariefstructuur. De tarieven moeten op basis van de gewijzigde richtlijn gebaseerd worden op de CO₂-emissieklasse van het voertuig. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de onderstaande vijf emissieklassen.

CO₂-emissieklasse 1	voertuigen die niet zuiniger zijn dan de Europese norm
CO₂-emissieklasse 2	<5% minder uitstoot dan de Europese norm
CO₂-emissieklasse 3	<8% minder uitstoot dan de Europese norm
CO₂-emissieklasse 4	emissiearme voertuigen
CO₂-emissieklasse 5	emissievrije voertuigen

CO₂-emissieklassen 2 tot en met 5 bestaan uit voertuigen die in oplopende mate zuiniger zijn dan de Europese norm. Emissievrije voertuigen zijn ingedeeld in CO₂-emissieklasse 5. Voor vrachtwagens die in CO₂-emissieklasse 2 of 3 vallen, dient de CO₂-emissieklasse door de dienstaanbieder iedere zes jaar opnieuw te worden vastgesteld aan de hand van de actuele norm. In 2026 valt naar verwachting 91% van de gereden kilometers onder CO₂-emissieklasse 1. Door het stimuleringsbeleid zal het aandeel emissievrije voertuigen na 2026 naar verwachting jaarlijks toenemen.

De onderstaande tabellen geven de voorgestelde totale tarieven per gereden kilometer weer, op wegvakken waarop de vrachtwagenheffing geldt (prijspeil 2019).

¹¹ De wijziging van de richtlijn betreffende het in rekening brengen van het gebruik van weginfrastructuur aan voertuigen (ook bekend als Eurovignetrichtlijn).

¹² Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 (PbEU 2022, L 69/1).

¹³ Kamerstuk 31 305, nr. 411

¹⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2023/09/29/notitie-tariefstructuur-advies-vrachtwagenheffing>

¹⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2023/09/29/notitie-aanbevelingen-kilometerheffing-advies-vrachtwagenheffing>

¹⁶ www.vrachtwagenheffing.nl/documenten

Deze zijn gebaseerd op de voorkeursvariant waarover de Kamer in de eerdergenoemde brief van 14 juli 2023 is geïnformeerd. In lijn met de motie van het lid Grinwis c.s.¹⁷ is uitgegaan van de maximale korting voor emissievrije voertuigen.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

3/303172

CO ₂ -emissieklasse 1								
Toegestane maximum massa (kg)	euro-emissieklasse							
	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 6+
meer dan 3.500 tot 12.000	0,213	0,174	0,165	0,145	0,127	0,103	0,089	0,087
12.000 tot 18.000	0,308	0,247	0,235	0,208	0,180	0,147	0,126	0,124
18.000 tot en met 32.000	0,340	0,287	0,272	0,242	0,208	0,167	0,143	0,140
meer dan 32.000	0,383	0,322	0,309	0,274	0,234	0,185	0,158	0,155

Toegestane maximum massa (kg)	CO ₂ -emissieklasse			
	2	3	4	5
meer dan 3.500 tot 12.000	0,081	0,072	0,050	0,020
12.000 tot 18.000	0,114	0,101	0,069	0,028
18.000 tot en met 32.000	0,130	0,116	0,079	0,028
meer dan 32.000	0,144	0,130	0,087	0,030

In lijn met het uitgangspunt van de huidige Wet vrachtwagenheffing bedraagt het gemiddelde tarief 15 cent per kilometer in prijspeil 2019. Dit komt overeen met 16,7 cent per kilometer in prijspeil 2023. Bij het berekenen van het gemiddelde tarief is uitgegaan van de verwachte samenstelling van het wagenpark in 2026.

Tariefopbouw

Op basis van de Europese richtlijn is het voorstel om de vrachtwagenheffing samen te stellen uit drie heffingen. Het te betalen tarief is de som van deze heffingen, zoals weergegeven in de hiervoor toegelichte tabel. Het conceptwetsvoorstel gaat uit van een infrastructuurheffing, een externekostenheffing voor luchtverontreiniging en geluidshinder en een externekostenheffing voor CO₂-emissies. De infrastructuurheffing beoogt een deel van de gemaakte aanleg-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten van de weginfrastructuur in rekening te brengen. De externekostenheffingen brengen een deel van de kosten in rekening die verband houden met de door het vrachtverkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, geluidshinder en CO₂-emissies.

Vrijstelling emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg

In het conceptwetsvoorstel zal worden voorgesteld om gebruik te maken van de mogelijkheid in de richtlijn om emissievrije vrachtwagens met een maximaal toegestaan gewicht tot en met 4.250 kg vrij te stellen van de vrachtwagenheffing. De aanleiding is dat het gewicht van kleine bedrijfsvoertuigen, zoals voertuigen die voor stadsdistributie worden ingezet, hoger wordt door elektrificatie. Door het extra gewicht van de alternatieve aandrijflijn kan het emissievrije voertuig zwaarder worden dan 3.500 kg. Het vrijstellen van emissievrije vrachtwagens met een maximaal toegestaan gewicht tot en met 4.250 kg draagt bij aan het verduurzamen van het wagenpark.

¹⁷Kamerstuk 35 910, nr. 19

Explicitering verbod op discriminatie

In de gewijzigde richtlijn is expliciet bepaald dat het niet is toegestaan direct of indirect onderscheid te maken naar nationaliteit, herkomst of bestemming van het vervoer, land van registratie van het voertuig of land van vestiging van de vervoerder. Het conceptwetsvoorstel geeft hier uitdrukking aan.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/303172

Vervolg

RDW is gevraagd om een uitvoeringstoets uit te voeren om de gevolgen van de voorgestelde wijzigingen van de Wet vrachtwagenheffing voor de uitvoering in beeld te brengen. Op 20 november 2023 is de internetconsultatie over het conceptwetsvoorstel gestart. Ook is het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) gevraagd om een advies uit te brengen. Na afronding van de uitvoeringstoets, de internetconsultatie en na ontvangst van het ATR-advies wordt een nieuwe versie van het wetsvoorstel opgesteld. Dit wordt vervolgens voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State. De verwachting is dat het wetsvoorstel uiterlijk eind 2024 wordt aangeboden aan de Kamer. Om te voldoen aan de gewijzigde Europese tolheffingsregels en om duidelijkheid te geven aan de uitvoerende organisaties is het wenselijk om de parlementaire behandeling ruim voor de start van de vrachtwagenheffing af te ronden.

Tot slot

Het afgelopen halfjaar zijn weer belangrijke stappen gezet op weg naar de start van de vrachtwagenheffing. Zo zijn de aanbestedingen voor de realisatie van het heffingssysteem gestart, is het stimuleringspakket 2024/2025 voor de innovatie en verduurzaming van de vervoerssector in overleg met de sector opgesteld en kan de internetconsultatie voor de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing van start gaan. Voor de zomer kunt u de volgende voortgangsbrief verwachten, waarin ik de Kamer informeer over de stand van zaken op dat moment.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers



Aan
CC

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Staatsecretaris

nota

Voortgang invoering vrachtwagenheffing najaar 2023

TER BESLISSING

Datum
17 november 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/303174

Opgesteld door
Bestuurskern
DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Beslistermijn
15-11-2023

Bijlage(n)
4

o.v.v.
21/11

Aanleiding

In het wetgevingsoverleg voor het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing op 14 maart 2022 is toegezegd om de Kamer halfjaarlijks te informeren over de invoering van de vrachtwagenheffing. In de voorliggende derde voortgangsbrief informeert u de Kamer over de huidige stand van zaken.

Ook wordt met deze nota een besluit voorgelegd over het stimuleringspakket 2024-2025 voor innovatie en verduurzaming, naar aanleiding van de aankondiging op Prinsjesdag dat hiervoor in 2024-2025 budget beschikbaar wordt gesteld.

Geadviseerd besluit

- Akkoord gaan met de vaststelling van het stimuleringspakket 2024-2025 voor de innovatie en verduurzaming van de vervoerssector (bijlage 4), waarin onder meer wordt aangegeven dat de aanschafsubsidie voor elektrische vrachtwagens (AanZET) voor kleine ondernemers qua subsidiebedragen niet verlaagd wordt.
- In te stemmen met de bijgevoegde Kamerbrief, zodat de brief verzonden kan worden nadat de Ministerraad heeft ingestemd met de start van een internetconsultatie voor de wijziging van de wet vrachtwagenheffing.

Kernpunten

- In rondzendmap-2023/13047 is aan u het besluit voorgelegd om de MR instemming te vragen met het starten van de internetconsultatie over de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing. U hebt hier inmiddels mee ingestemd.
- Maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector voor 2024 en 2025 zijn vastgelegd in een 'stimuleringspakket'. Dit pakket is mede op basis van overleg met de vervoerspartijen tot stand gekomen.
- Met de bijgevoegde brief informeert u de Kamer over de realisatie van het heffingssysteem, het actuele beeld van de invoerings- en exploitatiekosten, de maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector en de voorgestelde wijzigingen van de Wet vrachtwagenheffing in verband met gewijzigde Europese tolheffingsregels.

Krachtenveld

Gedurende de voorbereidende werkzaamheden aan de vrachtwagenheffing in de afgelopen jaren is het draagvlak voor de heffing gegroeid. De vervoerssector

vraagt om een versnelde invoering van de vrachtwagenheffing en de terugsluis. Over de terugsluis, en de besteding ervan, vindt sinds eind 2017 overleg plaats tussen IenW en vertegenwoordigers van drie organisaties: evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en VERN. Op donderdag 12 oktober heeft u het concept-stimuleringspakket 2024-2025 besproken met de vertegenwoordigers van de vervoerspartijen. Zij spraken waardering uit voor de intensieve samenwerking met het ministerie en gaven aan dat zij de voorfinanciering van de terugsluis verwelkomen – alhoewel zij liever een groter budget hadden gezien. Ook zijn de vervoerssector en andere stakeholders (milieuorganisaties) betrokken bij zowel de wijziging van de wet vrachtwagenheffing vanwege de gewijzigde Europese tolheffingsregels als bij het opstellen van het concept-meerjarenprogramma van de terugsluis.

Datum

17 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/303174

Opgesteld doorBestuurskern
DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing**Aan**Minister van Infrastructuur en
Waterstaat**Bijlage(n)**

4

Toelichting*Realisatie heffingssysteem*

U informeert de Kamer dat de inzichten over de planning ongewijzigd zijn en dat de vrachtwagenheffing naar verwachting in 2026 start. Ook informeert u de Kamer dat IenW met het oog op een vlotte realisatie van het systeem streeft naar een stabiele opdracht voor de uitvoering. Verder licht u toe dat twee belangrijke aanbestedingen (hoofddienstaanbieder en waarneming) zijn gestart.

Invoerings- en exploitatiekosten

Zoals toegezegd in de vorige voorgangsbrief informeert u de Kamer over het actuele beeld m.b.t. de invoerings- en exploitatiekosten. In de brief is aangegeven dat sprake is van kostenbesparingen en prijsstijgingen. Per saldo heeft dit niet geleid tot een bijstelling van het budget. Dit blijft € 400 mln (prijspeil 2021) voor de invoeringskosten. De raming voor de exploitatiekosten ligt nog steeds binnen de bandbreedte van € 100 tot 125 mln (prijspeil 2018). De bedragen worden nog geïndexeerd.

Aanpassingen en publicatie stimuleringspakket 2024-2025

Op 19 september jl. (Prinsjesdag) heeft het kabinet aangekondigd voor 2024 en 2025 budget beschikbaar te stellen voor maatregelen voor verduurzaming en innovatie (voorfinanciering terugsluis). Van 17 juli tot en met 4 september heeft een internetconsultatie plaatsgevonden over het concept-stimuleringspakket 2024-2025 en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030. In het eerder genoemde gesprek van 12 oktober jl. gaven de vervoerspartijen onder meer aan dat zij graag een sterkere financiële ondersteuning van het mkb wensen voor de transitie naar emissieloos transport. Met name de verlaging van het maximale subsidiepercentage van 60% naar 50% voor kleine ondernemers vinden zij onwenselijk. Vandaar dat in het eerste beslispunt is opgenomen de subsidie voor kleine ondernemers niet te verlagen. Ook benadrukten zij graag in het eerste kwartaal van 2024 een vervolgesprek te wensen over de uitkomsten van de raming van de opbrengsten en kosten van de vrachtwagenheffing.

Via de brief informeert u de Kamer over de uitkomsten van de internetconsultatie van het meerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie 2026-2030 (bijlage 2). Vanwege onvoldoende inschrijvingen heeft er geen mkb-toets plaatsgevonden. Voorts deelt u het definitieve stimuleringspakket 2024-2025 met de Tweede Kamer (bijlage 3) en licht u de daarin opgenomen maatregelen toe.

Implementatie gewijzigde Europese tolheffingsregels

In de brief is aangegeven dat conform het kabinetsbeleid uit is gegaan van een zuivere en lastenluwe implementatie van de EU-wetgeving en dat RDW in de uitvoering reeds anticipeert op de wijzigingen. Ook informeert u de Kamer over een aantal onderzoeken in het kader van de wetsvoorbereiding: een juridische toets op de beoogde tariefstructuur, een onderzoek naar de houdbaarheid van de tariefstructuur in de toekomst en een onderzoek naar de gevolgen voor de administratieve lasten. Vervolgens informeert u de Kamer over de belangrijkste voorgestelde wijzigingen in de Wet vrachtwagenheffing. Dit betreffen de tarieven (inclusief tarieventabel), de tariefstructuur, de vrijstelling voor emissieloze vrachtauto's tot 4.250 kg en een explicitering van het verbod op discriminatie. Tot slot licht u het vervolgproces toe en geeft u aan te verwachten dat de Kamer uiterlijk eind 2024 het wetsvoorstel krijgt aangeboden.

In de beslisnota over de agendering van het wetsvoorstel in de Ministerraad voor de start van de internetconsultatie is een inhoudelijke toelichting opgenomen bij de beleidskeuzes (zie rondzendmap-2023/13047).

Parlementair

Met het realiseren van voorfinanciering van de terugsluis, geeft het kabinet invulling aan de motie Van Ginneken c.s. (35 910, nr. 15), waarin de regering werd verzocht om te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

n.v.t.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
2	Voortgang invoering vrachtwagenheffing najaar 2023	Derde halfjaarlijkse voortgangsbrief aan de Kamer.
3	Verslag internetconsultatie innovatie en verduurzaming vervoerssector	Verslag
4	Stimuleringspakket 2024-2025	Pakket met maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector
5	Onderliggende beslisnota's	Beslisnota's die openbaar gemaakt worden.

Datum

17 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/303174

Opgesteld door

Bestuurskern
DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

4

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
1 november 2023	Internetconsultatie wijziging wet vrachtwagenheffing i.v.m. herziene Europese tolheffingsregels	In deze nota is aan u het besluit voorgelegd om akkoord te gaan met het voorleggen van de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in de MR om instemming te verkrijgen met het starten van de internetconsultatie.
30 maart 2023	Bijstelling begroting t.b.v. exploitatiekosten en voorfinanciering terugsluis vrachtwagenheffing vanuit Mobiliteitsfonds	Beslisnota in het kader van de voorfinanciering van de terugsluis
21 november 2022	Opvolging motie Van Ginneken et al. omtrent voorfinanciering terugsluis vrachtwagenheffing	Beslisnota in het kader van de voorfinanciering van de terugsluis

Datum

17 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/303174

Opgesteld door

Bestuurskern
DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

4

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

**Concept-stimuleringspakket 2024-2025 &
Concept-meerjarenprogramma 2026-2030**

**(Subsidie)maatregelen Vrachtwagenheffing
*Verduurzaming en innovatie van de vervoersector***

(Internetconsultatie van 17 juli tot en met 4 september 2023)

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	3
1.1.	Wat is het doel?	3
1.2.	Voor wie zijn deze subsidies belangrijk?	3
1.3.	Wat zijn de gevolgen van deze maatregelen?	4
1.4.	De reacties	4
2.	Algemeen beeld van de reacties	5
2.1	Batterij-elektrisch	5
2.2	Waterstof.....	6
2.3	Logistieke efficiëntie.....	6
2.4	Andere oplossingen	7
3.	Inhoudelijke reacties.....	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Batterij-elektrisch	8
3.3	Laadinfrastructuur.....	9
3.4	Waterstof.....	11
3.5	Logistieke efficiëntie.....	12
3.6	Andere oplossingsrichtingen	12

1. Aanleiding

Nederland voert een vrachtwagenheffing¹ in, waardoor binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens gaan betalen naar gebruik van de weg en die een impuls moet geven voor de verduurzaming van de wegvervoersector. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden in overleg met de vervoerssector geïnvesteerd naar het wegtransport voor verduurzaming en innovatie. De vrachtwagenheffing start naar verwachting in 2026. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft samen met de vertegenwoordigers van de vervoerssector (evofenedex, TLN en VERN) een subsidieprogramma opgesteld voor verduurzaming en innovatie van het wegtransport: het concept-meerjarenprogramma 2026-2030. Op het moment van consultatie werd onderzocht of in 2024 al met de verduurzamings- en innovatiemaatregelen kan worden gestart. Hiervoor is een concept-stimuleringspakket voor 2024-2025 voorbereid dat tevens onderdeel uitmaakte van de internetconsultatie. Na invoering van de vrachtwagenheffing dient dit budget met rente te worden terugbetaald.

1.1. Wat is het doel?

In het Klimaatakkoord² is afgesproken dat de Nederlandse transportsector in 2050 emissievrij moet zijn. Dat betekent dat het goederenvervoer over de weg geen CO₂ of andere uitstoot meer mag hebben. En marge van de Klimaatconferentie heeft Nederland een Global Memorandum of Understanding³ ondertekend, waarin is afgesproken dat 30% van de nieuw verkochte vrachtwagens in 2030 emissievrij moet zijn. In 2040 moeten alle nieuwe vrachtwagens emissievrij zijn. Vanaf 2025 voert Nederland in dertig tot veertig gemeenten een zero-emissiezone in. Vanaf dat moment mogen alleen emissievrije nieuwe vrachtwagens die zones in. Voor bestaande vrachtwagens geldt tot 2030 een overgangsregeling. Om de uitstoot te verminderen zal de wegtransportsector moeten overstappen van dieselvrachtwagens naar emissievrije vrachtwagens. Het subsidieprogramma draagt hieraan bij met financiële tegemoetkomingen.

In het concept-meerjarenprogramma 2026-2030 is uitgewerkt hoe het geld vanuit de vrachtwagenheffing zal worden besteed. Het programma bevat de volgende onderdelen:

- Subsidie voor de aanschaf van elektrische vrachtwagens.
- Subsidie voor advies over en/of aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens.
- Een project dat het opladen van batterij-elektrische vrachtwagens tijdens het rijden op de autosnelweg mogelijk maakt.
- Subsidie voor de bouw van waterstoftankstations en de aanschaf van waterstofvrachtwagens.
- Subsidie om ondernemers te helpen efficiënter te vervoeren en zodoende minder kilometers te rijden.

Het concept-stimuleringspakket 2024-2025 bevat de volgende onderdelen:

- Subsidie voor de aanschaf van elektrische vrachtwagens.
- Subsidie voor advies over en/of aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens.
- Subsidie om ondernemers te helpen efficiënter te vervoeren en zodoende minder kilometers te rijden.
- Een ICT-project om ondernemers te helpen die op CO₂-vrije brandstoffen, zoals HVO, willen te rijden.

1.2. Voor wie zijn deze subsidies belangrijk?

- (toekomstige) eigenaren van vrachtwagens;
- opdrachtgevers voor het wegtransport;
- potentiële exploitanten van waterstoftankstations;
- producenten/installateurs van laadinfrastructuur;
- fabrikanten van emissievrije vrachtwagens.

¹ [Programma Vrachtwagenheffing | Vrachtwagenheffing.nl](#)

² [Klimaatakkoord | Publicatie | Klimaatakkoord](#)

³ [Global-MOU-Signatories-2023.pdf \(globaldrivetozero.org\)](#)

1.3. Wat zijn de gevolgen van deze maatregelen?

Door de maatregelen in het concept-stimuleringspakket 2024-2025 en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030 rijden er in Nederland in 2030 naar verwachting ongeveer 17.400 extra emissievrije vrachtwagens rond. Dit aantal komt bovenop de ongeveer 8.400 zero-emissietrucks die zonder subsidie in 2030 op de weg zullen komen. Deze 17.400 emissievrije vrachtwagens zorgen voor circa 0,9 Mton minder CO₂-uitstoot. Dit komt overeen met 7,2 miljoen keer op en neer vliegen van Amsterdam naar Londen. Of met de CO₂-opname van 45 miljoen bomen. Dit komt neer op een bos zo groot als de provincie Groningen. Daarnaast leiden deze emissievrije vrachtwagens tot 5.100 ton minder stikstofuitstoot. Dat is vergelijkbaar met de stikstofuitstoot van ongeveer 35.000 koeien.

1.4. De reacties

Tijdens de internetconsultatie kon men reageren op het voorgestelde concept-stimuleringspakket 2024-2025 en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030. In totaal zijn 36 reacties ingediend, waarvan er 32 openbaar gemaakt zijn. Zoals verwacht zijn de meeste indieners belangenorganisaties, platforms en koepelorganisaties, bedrijven, overheden, milieuorganisaties en particulieren die betrokken zijn bij laadinfrastructuur, elektrisch vrachtwagens en waterstofexploitatie. Ook hebben partijen die betrokken zijn bij hernieuwbare brandstoffen gereageerd.

2. Algemeen beeld van de reacties

De reacties op het concept-stimuleringspakket 2024-2025 en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030 zijn overwegend positief. Indiëners onderschrijven het belang van de subsidies als positief en noodzakelijk om de gewenste verduurzaming van de vrachtwagensector te realiseren. Ook doen ze suggesties voor het stimuleren van andere oplossingsrichtingen, zoals investeren in het gebruik van hernieuwbare biobrandstoffen.

Een groot aantal partijen, waaronder de vervoerspartijen evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en VERN, vinden het noodzakelijk dat er al in 2024 en 2025 voldoende budget beschikbaar om de verduurzaming van de vrachtwagensector te continueren. Zij vrezen anders dat het niet mogelijk zal zijn in 2025 de zero-emissiezones van kracht te laten worden. Zij kunnen zich vinden in het uitgangspunt dat het budget hiervoor geleend wordt uit het Mobiliteitsfonds en later uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing dient te worden terugbetaald. Daarbij spreken zij wel de wens uit dat de terugbetaling van deze voorfinanciering over een langere periode wordt uitgesmeerd dan de twee jaar die wordt voorgesteld of later in de tijd zal starten.

In veel reacties wordt opgeroepen tot hogere budgetten voor de verduurzaming van het wegtransport. Het grote verschil in aanschafkosten tussen een emissievrij vrachtwagen (ongeveer €340.000 - €420.000) en een dieselvrachtwagen (ongeveer €100.000 tot €150.000) vinden veel indiëners demotiverend bij het verduurzamen, in het bijzonder voor kleinere ondernemers.

2.1 Elektrische vrachtwagens

Het merendeel van de indiëners ziet het nut en de noodzaak voor het investeren in elektrische vrachtwagens en bijbehorende laadinfrastructuur. Verschillende organisaties en stakeholders benoemen daarbij wel de uitdagingen rondom netcongestie en de beperkte beschikbaarheid van publieke laadinfrastructuur. Dit ontmoedigt ondernemers mogelijk om te verduurzamen, wat tot gevolg kan hebben dat ondernemers niet kunnen voldoen aan de eisen van zero-emissiezones. Meerdere indiëners roepen op om duidelijkheid te geven over de korting die elektrische vrachtwagens zullen krijgen op de vrachtwagenheffing. Die korting geeft namelijk een significant voordeel ten opzichte van dieselvrachtwagens, wat de overstap een stuk aantrekkelijker maakt.

Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET)

De subsidie voor emissievrije vrachtwagens was de afgelopen twee jaar binnen één dag fors overtekend. Dit komt terug in verschillende reacties. Meerdere indiëners pleiten voor meer subsidiebudget, zodat alle ondernemers die de stap naar een emissievrije vrachtwagen willen maken, ook subsidie kunnen krijgen.

De reacties over de hoogte van de subsidiebedragen zijn wisselend. Een aantal indiëners geeft aan dat deze voldoende zijn. Andere indiëners vinden deze te laag. Hierbij wijzen deze indiëners vaak op het subsidiesysteem in Duitsland.

Private laadinfrastructuur

Ten aanzien van private laadinfrastructuur vragen meerdere indiëners om ook subsidie voor laadpalen op het eigen terrein van de opdrachtgevers van het transport ('de verlader') beschikbaar te stellen. De verlader is niet de eigenaar van de voertuigen en kan daarom nu geen aanspraak maken op de energie-investeringsaftrek. Daarnaast maken meerdere indiëners duidelijk dat het beschikbare budget onvoldoende zal zijn om op alle benodigde plekken private laadinfrastructuur te kunnen realiseren.

Het merendeel van de reacties moedigt het stimuleren van publieke laadinfrastructuur aan, al dan niet in combinatie met parkeerfaciliteiten. Men benoemt de noodzaak een dekkend landelijk netwerk te realiseren. Meerdere indiëners stippen aan dat verzorgingsplaatsen en truckparkings daar logische plekken voor zijn.

Voor zowel private als publieke laadinfrastructuur geldt, volgens meerdere indiëners, dat de beperkte netcapaciteit en problemen met netcongestie een grote uitdaging zijn. Zij roepen dan ook op om bij het uitwerken van de subsidiemaatregel in contact te treden met betrokken partijen, zoals netbeheerders.

Electric Road System (ERS)

Wat betreft ERS is onder de indiëners geen consensus over de haalbaarheid. Men vraagt zich af of de technologie al voldoende volwassen is, en of er voldoende draagvlak voor is. Sommige indiëners

zien in de snelle ontwikkeling van elektrische vrachtwagens een reden om de focus te verleggen van ERS naar batterijtechnologie. Zij vrezen dat tegen de tijd dat ERS is aangelegd, het systeem mogelijk al verouderd is door de snellere technologische vooruitgang op andere gebieden. Voor ERS bestaat geen kant-en-klare infrastructuur en daarom vereist de implementatie aanzienlijke investeringen. Dit zou onder andere leiden tot extra kabels, transformatoren en andere infrastructuurkosten. Daarnaast heeft men zorgen over het bijkomende werk en de extra kosten voor het verzwaren en aanpassen van het elektriciteitsnet voor ERS, vooral gezien de al bestaande uitdagingen van het elektriciteitsnet. Andere indieners vinden juist dat ERS een oplossing biedt voor deze vraagstukken.

Meerdere indieners vragen naar de evaluatiemechanismen, voordat middelen worden toegewezen aan ERS-projecten. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) benadrukt het belang van standaardisatie en een Europese aanpak om ERS tot een succes te kunnen maken. Sommige indieners adviseren om de gereserveerde middelen voor ERS toe te wijzen aan technologieën die direct haalbaar en bewezen zijn, zoals subsidies voor elektrische vrachtwagens. Andere indieners steunen ERS en zien het als een techniek die de uitrol van elektrisch aangedreven vrachtwagens kan versnellen.

2.2 Waterstof

Meerdere indieners benoemen de ontwikkelingen in waterstof voor mobiliteit als onzeker en in een vroege ontwikkelingsfase, met als gevolg dat de investeringen binnen de transportsector vooralsnog achterblijven. Waterstoftankstations komen niet snel van de grond, voertuigen zijn (relatief) kostbaar en de prijs van waterstof aan de pomp is (relatief) hoog.

Daarnaast heeft men twijfels over de doelmatigheid van stimuleringsmaatregelen in waterstof in vergelijking met batterij-elektrisch. Men beschouwt de inzet van waterstof voor mobiliteit als minder efficiënt. Sommige indieners zien dan ook liever stimulering van andere oplossingsrichtingen, zoals batterij-elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur. Andere indieners vinden het juist onevenwichtig dat er meer geld naar batterij-elektrische vrachtwagens lijkt te gaan dan naar waterstofvrachtvervoer.

Verder hebben enkele indieners vragen over de reikwijdte van de subsidieregeling voor waterstof en vragen ze om kwantificering van wat de verduurzamings- en innovatiesubsidies bereiken. Er zijn vragen of waterstof in de verbrandingsmotor in aanmerking komt voor subsidie. Ook vragen indieners zich af hoe de stimulering zich verhoudt tot het Europees beleid rondom waterstof (waaronder RED en AFIR). Tevens vinden sommige indieners het onduidelijk hoe de subsidiemaatregelen bijdragen aan de verschillende ambities, zoals de Routekaart Waterstof. Verschillende indieners pleiten voor meer subsidies vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing om deze ambities te behalen. Zij verwachten dat het voorgestelde subsidieprogramma de inzet van waterstof onvoldoende zal ondersteunen.

Één indiener geeft aan voor waterstof een zeer beperkte rol te zien in het wegtransport, maar wel verwacht dat het een grote rol kan spelen in de binnenvaart. Deze indiener pleit ervoor om locaties voor waterstoftankstations te combineren met waterstof-bunkerstations voor de binnenvaart.

2.3 Logistieke efficiëntie

Er is breed gedragen erkenning van het belang van logistieke efficiëntie voor zowel duurzaamheid als economische prestaties in de transportsector. Stakeholders benadrukken verschillende aspecten, zoals de waarde van data-analyse, vroegtijdige investeringen en het aanpakken van uitdagingen in de sector. De indieners spreken een duidelijke steun uit voor het financieel ondersteunen van de transportsector bij het verbeteren van de logistieke efficiëntie. Veel vrachtwagens zijn inefficiënt beladen, wat bijdraagt aan extra kilometers en CO₂-uitstoot. Zij zien waarde in data-analyse om inefficiëntie te adresseren en stellen vouchers voor om bedrijven te helpen hun efficiëntie te verbeteren. Ook milieuorganisaties waarderen de focus op het verminderen van voertuigkilometers en benadrukken dat eenvoudige 'verschoning van het wagenpark' niet genoeg is voor de klimaatdoelen. Hierbij wijzen sommige indieners ook op de positieve prijsprikkel die de vrachtwagenheffing creëert voor het beter organiseren van de logistieke keten. Om echt impact te hebben is het hierbij van belang dat barrières, zoals een laag digitaliseringsniveau en gebrek aan onderling vertrouwen binnen de transportsector, geslecht worden.

2.4 Andere oplossingen

Hernieuwbare biobrandstoffen

Meerdere indieners geven aan ontevreden te zijn met de keuze om geen subsidie beschikbaar te stellen voor hernieuwbare biobrandstoffen. Hierbij wijzen zij erop dat de steun voor hernieuwbare biobrandstoffen in eerdere stukken over de verduurzamings- en innovatiesubsidies van de vrachtwagenheffing wel een rol hadden gekregen (o.a. Roadmap, 2023⁴; Kamerbrief Voortgang invoering Vrachtwagenheffing, 2022⁵; Bestuursvereenkomst Terugsluis Vrachtwagenheffing, 2022⁶).

Men is kritisch op de sterke focus op het stimuleren van elektrische vrachtvervoer in het concept-meerjarenprogramma. De indieners wijzen hierbij veelvuldig op de effectstudie van Panteia⁷, waarin een maatregelenpakket met een forse stimulans van hernieuwbare biobrandstoffen tot de meeste CO₂-reductie leidt.

Sommige indieners benadrukken sterk het belang van hernieuwbare biobrandstoffen als overgangstechnologie. Veel stakeholders beargumenteren dat hernieuwbare biobrandstoffen (zoals HVO100, bio-CNG en bio-LNG) 'benodigd en onmisbaar' zijn in de snelle overgang om CO₂-reductie te realiseren en de Klimaatdoelstellingen te behalen. Ze onderstrepen dat hernieuwbare biobrandstoffen direct beschikbaar zijn en ook relatief eenvoudig toe te passen zijn in de bestaande tankinfrastructuur. Daarnaast biedt het beschikbaar stellen van betaalbare hernieuwbare brandstoffen een (tijdelijke) oplossing, die ondernemers ondersteunt in de transitie naar de aanschaf van zero-emissie-technologie.

Een enkeling vermeldt ook nadelen van het stimuleren van hernieuwbare brandstoffen. Men benoemt zorgen, waaronder het mogelijke prijsopdrijvende effect van het stijgen van de vraag. Men reageert positief op het ondersteunen van het *blockchain renewable fuels*-initiatief, dat informatie over de hernieuwbare brandstofketens vastlegt middels een ICT-tool. Dit maakt het tanken van hernieuwbare brandstoffen transparanter en minder fraudegevoelig.

De indieners doen ook aanbevelingen voor het vormgeven van hernieuwbare biobrandstoffen in de uitrol van de subsidies voor verduurzaming en innovatie. Deze aanbevelingen zijn, hoewel divers, allemaal gericht op het bevorderen van het beleid rondom hernieuwbare biobrandstoffen. Voorbeelden zijn het versterken van de concurrentiepositie van bio-LNG ten opzichte van LNG, bijvoorbeeld door het stimuleren van lokaal geproduceerde bio-LNG, het verlagen van accijnzen, het toepassen van *Carbon-Correction-Factor*kortingen en het (uitfaserend) gebruik van *Contracts for Difference*.

Duurzame banden

VACO, de beroepsorganisatie voor de banden- en wielenbranche in Nederland, pleit voor het opnemen van vernieuwde bedrijfswagenbanden in het meerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie. Ze benadrukken de duurzame voordelen van deze banden, waaronder minder gebruik van grondstoffen en olie, lagere CO₂- uitstoot en minder afval per band. Ze wijzen ook op het voorbeeld van Duitsland, waar een vergelijkbare subsidie voor vernieuwde banden al ongeveer 10 jaar bestaat, gefinancierd door de vrachtwagenheffing Maut.

VACO stelt dat de opname van vernieuwde banden in het subsidieprogramma de bewustwording over duurzaamheid vergroot, de acceptatie van de heffing kan vergroten en de transportsector kan helpen innoveren en verduurzamen. Ze zien dit als een kans voor zowel grote, middelgrote als kleine bedrijven en als een eenvoudige manier om milieu- en klimaatwinst te behalen.

3. Inhoudelijke reacties

3.1 Algemeen

De reacties op het concept-stimuleringsprogramma 2024-2025 en concept-meerjarenprogramma 2026-2030 zijn overwegend positief. Ze bevestigen de noodzaak van subsidies en roepen op tot een uitgestelde of gespreide terugbetaling van de voorfinanciering van het stimuleringspakket

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/06/08/bijlage-3-roadmap-terugsluis-op-weg-naar-een-emissieloze-en-innovatieve-vrachtvervoersector>

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/11/07/voortgang-invoering-vrachtwagenheffing-per-1-oktober-2022>

⁶ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2021-41566.html>

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/07/14/bijlage-2-effectstudie-meerjarenprogramma-terugsluis>

2024-2025 om de klimaatdoelen te behalen. Met name de vervoerspartijen benadrukken de behoefte aan dit uitstel. Daarnaast geven meerdere indieners, waaronder de vervoerspartijen aan, dat zij graag meer budget zouden willen voor het verduurzamen van de logistiek.

Reactie ministerie van IenW:

Voor het stimuleringsprogramma 2024-2025 wordt budget beschikbaar gesteld vanuit het mobiliteitsfonds. Aanvullend trekt het kabinet ook vanuit het Klimaatfonds geld uit voor de verduurzaming van het wegvervoer, bijvoorbeeld € 100 miljoen voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur en € 125 voor de subsidiering van waterstoftankstations en – vrachtwagens. De komende jaren zullen aanzienlijke financiële middelen worden toegewezen aan de sector om innovatie en verduurzaming te bevorderen. Daarnaast zal het lagere tarief van de heffing voor emissievrije vrachtwagens de *business case* voor elektrische en waterstof-vrachtwagens verbeteren. Het kabinet verwacht in november het concept-wetsvoorstel met nieuwe tarieven te publiceren voor de internetconsultatie.

Onderzoeksbureau Panteia heeft in kaart gebracht welk aantal vrachtwagens noodzakelijk zijn voor de invoering van zero-emissiezones⁸. Zij verwachten dat er 11.400 elektrische vrachtwagens nodig zijn voor de bevoorrading van zero-emissiezones. Dankzij de verduurzamingssubsidies vanuit de vrachtwagenheffing en de overige overheidsmaatregelen zijn er naar verwachting ruim 25.000 elektrische vrachtwagens op de Nederlandse weg in 2030. Er lijkt daardoor geen noodzaak te zijn voor aanvullend budget voor de invoering van zero-emissiezones. Panteia geeft aan dat zonder overheidsstimulering ondernemers tot 2029 (het laatste jaar van de overgangsregeling voor zero-emissiezones) zullen wachten met de aanschaf van een elektrische vrachtwagen. Zij adviseren een gelijkelijk ingroeipad. Op die manier kunnen vraag, aanbod en noodzakelijke (laad)infrastructuur elkaar bijhouden.

3.2 Batterij-elektrisch Voorrang uitgelote aanvragen

Meerdere indieners geven aan dat ze het oneerlijk vinden dat partijen die in 2022 en/of 2023 zijn ingeloot voor AanZET subsidie gelijk worden behandeld met partijen die eerder zijn uitgeloot. In het kader van gelijke kansen stellen zij voor dat deze uitgelote partijen voorrang krijgen bij een volgende subsidieronde (of een hogere prioriteit toegekend krijgen bij eventuele nieuwe loting.)

Reactie ministerie van IenW:

De concept-wijzigingsregeling voor AanZET 2024 is inmiddels gepubliceerd, met onder andere een nieuwe aanvraagprocedure. Aanvragers kunnen volgens het voorstel maximaal één elektrische vrachtwagen per dag aanvragen. Hierdoor is de kans op subsidie voor ieder bedrijf groter dan in 2022 en 2023. Daarmee is de verwachting dat ook eerder uitgelote aanvragers in 2024 (en daarna) wél subsidie kunnen ontvangen. Specifieke aanvragen uit vorige jaren alsnog toekennen of een hogere prioriteit geven is juridisch niet mogelijk of zou in de uitvoering te complex worden.

Algemene bedragen en percentages

Verschillende indieners beoordelen de voorgestelde percentages en subsidiebedragen als te laag. Daarom verzoekt men de subsidiebedragen en percentages te verhogen, zodat de kosten voor de ondernemer afnemen. Zo wordt een elektrische vrachtwagen voor meer ondernemers bereikbaar.

Reactie ministerie van IenW:

AanZET was in de voorgaande jaren dermate succesvol, dat besloten is om minder subsidie per vrachtwagen toe te kennen. Op deze manier kan het ministerie meer aanvragen honoreren.

Bij het vaststellen van de percentages en maximale subsidiebedragen moet Nederland zich houden aan de regels voor Europese staatssteun, zoals die zijn vastgelegd in de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV). De voorgestelde percentages en subsidiebedragen voor grote ondernemingen benaderen wat maximaal mogelijk is aan staatssteun, in combinatie met de Milieu-investeringsaftrek (MIA). Dit jaar is het maximale subsidiepercentage voor grote ondernemingen verlaagd van 40% van de meerkosten naar maximaal 30%. Het ministerie stelt voor om de percentages voor de andere categorieën (middelgrote en kleine ondernemingen) ook te verlagen, omdat anders het verschil tussen een grote en een middelgrote onderneming fors wordt. Wel zal hier gekozen worden voor kleinere verlagingen dan de voorgestelde verlaging tot in totaal

⁸ [Effectstudie Terugsluis | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

respectievelijk 40% van de meerkosten voor middelgrote ondernemingen en maximaal 50% voor kleine ondernemingen. Hierdoor zal het subsidiebedrag voor kleine ondernemingen (maximaal 50 werknemers) vergelijkbaar zijn als vorig jaar.

Aansluiten op Duits subsidiemodel

In aanvulling op de roep om hogere subsidiebedragen stellen meerdere indieners voor dat de regeling AanZET het voorbeeld volgt van de recent gepubliceerde regeling in Duitsland. Daar kan men subsidie voor een emissievrije vrachtwagen aanvragen, die tot 80% van de meerkosten compenseert.

Reactie ministerie van IenW:

Het ministerie is bekend met de Duitse regeling. Belangrijk hierbij is te beseffen dat het een 'tender-regeling' is. Dit betekent dat na de inschrijving een selectiecommissie bepaalt wie er subsidie krijgen. Een groot deel van de aanvragers krijgt in het geheel geen subsidie. De subsidie in Duitsland wordt verleend op basis van de verwachte CO₂-reductie die de inzet van de nieuwe elektrische vrachtwagen zal opleveren. Een dieseltruck die veel kilometers maakt en dus veel CO₂ uitstoot, scoort daardoor beter dan een vrachtwagen die minder kilometers per jaar aflegt. Dit betekent dat een lange-afstandsvervoerder in het voordeel is ten opzichte van stadsdistributie. Nederland werkt echter aan de invoering van zero-emissiezones, waardoor het wenselijk is dat juist ook voor de stedelijke distributie emissievrije vrachtwagens beschikbaar zijn. Hetzelfde geldt voor vrachtwagens die worden ingezet voor de bouw. Ook al maken deze voertuigen misschien minder kilometers; doordat zij geen stikstof uitstoten betekent hun inzet dat de bouw doorgang kan vinden. Het Duitse systeem houdt hier geen rekening mee. Ook lijkt het Duitse systeem voordeliger voor grote ondernemingen, omdat die door schaalvoordelen een beter aanbod in de tender kunnen indienen dan een kleine onderneming. Een subsidieregeling gebaseerd op vaste vergoedingen per voertuig kan eenvoudiger mkb'ers beter ondersteunen. Voorts vergt het Duitse systeem veel inzet van de uitvoeringsorganisatie en behoorlijke administratieve lasten voor de ondernemer. AanZET wordt door ondernemers juist gewaardeerd vanwege de eenvoudige aanvraagprocedure.

De afgelopen twee jaren is het budget van AanZET steeds binnen één dag uitgeput. Het is niet de verwachting dat de populariteit van AanZET de komende jaren zal afnemen. Met een gelijkblijvend budget zou een hogere vergoeding per voertuig ertoe leiden dat er minder ondernemers ondersteund kunnen worden. Het kabinet kiest echter voor verlaging van de subsidie per voertuig, zodat zo veel mogelijk ondernemers ondersteuning kunnen krijgen.

3.3 Laadinfrastructuur

Uitrol in samenwerking met netbeheerders

Meerdere indieners roepen op om bij het verder uitwerken van de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur af te stemmen met netbeheerders. Hiermee verwacht men te voorkomen dat subsidie wordt gegeven aan laadinfrastructuur, die vervolgens niet gerealiseerd kan worden vanwege onvoldoende netcapaciteit.

Reactie ministerie van IenW:

Het ministerie heeft nauw contact met ElaadNL, de brancheorganisatie van de netbeheerders, die zich onder andere bezighoudt met laadinfrastructuur. Bij het nader uitwerken van de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur zal het ministerie ElaadNL en individuele netbeheerders betrekken. Het ministerie overweegt om een 'transportverklaring' van de netbeheerder (of te wel een verklaring van de netbeheerder dat er voldoende netcapaciteit voor het aansluiten van de laadinfrastructuur) als voorwaarde te stellen voor toekenning van de subsidie.

Subsidie samen met AanZET

Één van de indieners stelt voor om de subsidie voor private laadinfrastructuur te koppelen aan de subsidie van AanZET. Deze indiener verwacht op deze manier te voorkomen dat private laadinfrastructuur wordt gesubsidieerd op plekken waar nog geen emissievrije vrachtwagens zijn.

Reactie ministerie van IenW:

Het ministerie heeft dit idee in een eerder stadium al onderzocht, maar heeft uiteindelijk gekozen voor een aparte subsidieregeling voor private laadinfrastructuur. Hierdoor wordt het bijvoorbeeld

mogelijk om laadinfrastructuur aan te leggen op locaties waar geen transportondernemer is gevestigd, bijvoorbeeld bij distributiecentra. Wel zal de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur worden gecombineerd met andere subsidieregelingen voor laadinfrastructuur, zoals mogelijk voor personenauto's bij de werkgever, logistiek (vrachtwagens en bestelauto's), OV-busvervoer, doelgroepenvervoer en de bouw.

Meer budget

Meerdere indieners geven aan dat het beschikbare subsidiebudget voor private laadinfrastructuur onvoldoende zal zijn om op alle benodigde locaties laadinfrastructuur te kunnen realiseren. Zij verzoeken daarom om het subsidiebudget te verhogen.

Reactie ministerie van IenW:

In de eerste maanden van 2024 zal een nieuwe raming worden opgesteld voor de kosten en opbrengsten van de vrachtwagenheffing. Op dat moment komt er ook een beter beeld van de beschikbare budgetten vanaf 2026. Zodra het meerjarenprogramma 2026-2030 definitief is, zijn ook de uiteindelijke subsidiebudgetten bekend.

Publieke laadinfrastructuur

Verschillende indieners vinden het een gemiste kans dat het meerjarenprogramma 2026-2030 publieke laadinfrastructuur op parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens niet stimuleert. Zij beargumenteren dat chauffeurs behoefte hebben aan betrouwbare en toegankelijke laadpunten, vooral op strategische locaties langs drukke transportroutes en bij logistieke centra. Deze indieners zien een landelijk dekkend netwerk van publieke laadinfrastructuur als een randvoorwaarde voor de transitie naar emissievrij wegtransport.

Reactie ministerie van IenW:

Het ministerie onderschrijft het belang van voldoende publieke laadinfrastructuur. Daarom werkt het ministerie hard aan een (aparte) subsidieregeling voor deze categorie. Deze regeling zal naar verwachting starten in de eerste helft van 2024. De middelen voor deze subsidieregeling stelt het kabinet ter beschikking vanuit het Klimaatfonds⁹. Hierdoor is er geen budget vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing noodzakelijk.

Electric Road Systems (ERS)

Er bestaat verdeeldheid onder de indieners over de haalbaarheid van het rijdend laden van vrachtwagens middels bovenleidingen op de autosnelweg (*electric road systems*, "ERS"). Sommigen zijn kritisch op de hoge investeringskosten en willen de focus verschuiven naar bewezen batterijtechnologie, terwijl anderen ERS als een oplossing zien tegen netcongestie en benadrukken dat ERS een waardevolle aanvulling kan zijn op het 's nachts laden bij een depot.

Reactie ministerie van IenW:

Steeds meer vormt de beschikbaarheid van laadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens en de daarvoor noodzakelijke netcapaciteit een knelpunt voor een succesvolle transitie naar emissievrij wegtransport. Daarom onderzoekt het ministerie of ERS een aanvulling kan vormen op het gebruikelijke stationair laden (stilstaand laden, bijvoorbeeld 's nachts op een bedrijventerrein of tussentijds bijladen bij een snellader langs de autosnelweg). De kosten voor de aanleg van een ERS-traject zijn aanzienlijk: € 3,3 miljoen per kilometer in beide rijrichtingen (exclusief de kosten voor het afsluiten van de autosnelweg), maar recente studies¹⁰ tonen aan dat deze kosten, onder voorwaarden, kunnen worden terugverdiend. Daarbij kan ERS volgens onderzoekers bij de uitrol van een samenhangend netwerk en onder bepaalde randvoorwaarden een CO₂-besparing tot wel 30% opleveren.

De mogelijke aanleg van een ERS-traject vraagt om een gedegen voorbereiding. Hierbij zal in het bijzonder gekeken worden naar de investeringsbereidheid van andere partijen naast de Rijksoverheid en of er voldoende transporteurs bereid zijn ERS te zullen gaan gebruiken.

⁹ [Kamerbrief over realisatie laadinfrastructuur voor vrachtwagens | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

¹⁰ [Analyse kosteneffectiviteit Electric Road Systems \(ERS\) voor Nederland | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

3.4 Waterstof

Mate van stimulering waterstof/waterstoftankstations

Meerdere indieners merken op dat de stimulering van waterstofvrachtwagens achterblijft ten opzichte van de stimulering van batterij-elektrische vrachtwagens. Men vraagt zich af wat het ministerie precies bedoelt met een 'landelijk dekkend netwerk'. Daarnaast vinden enkele indieners dat er op dit moment nog onvoldoende waterstoftankstations zijn, wat ondernemers niet aanmoedigt om te investeren in waterstofvoertuigen. Tot slot vragen indieners zich af hoe de doelmatigheid van de subsidie voor waterstof zich verhoudt tot die voor batterij-elektrische voertuigen.

Reactie ministerie van IenW:

De Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM) beschikt in de periode van 2024 tot 2030 al over een budget van € 125 miljoen vanuit het Klimaatfonds (dit was nog niet definitief toen het Concept-Stimuleringspakket 2024-2025 in internetconsultatie ging). Dit budget is voldoende om circa 40 moderne waterstoftankstations te realiseren, inclusief de vrachtwagens die nodig zijn om de tankstations rendabel te laten draaien. Hiermee ontstaat een landelijk dekkend netwerk van waterstoftank-stations.

Dat past niet alleen bij het streven van Nederland, maar voldoet ook aan de Europese doelstellingen. De Europese Unie eist namelijk dat er in 2030 langs alle Europese hoofdsnelwegen waterstoftankstations te vinden zijn. Voor Nederland komt dat neer op minimaal 30 waterstoftankstations, verspreid over het hele land¹¹. De Europese Unie stelt ook eisen aan deze stations, onder andere qua grootte, capaciteit en toegankelijkheid. Momenteel zijn er in Nederland al 17 waterstoftankstations, maar slechts vier voldoen aan de Europese eisen die in 2030 zullen gelden.

Mocht SWiM een succes blijken, dan kan het ministerie alsnog besluiten om in 2025, bovenop de middelen vanuit het Klimaatfonds, ook middelen vanuit de voorfinanciering hiervoor beschikbaar te stellen.

Stimuleren van waterstof in combinatie met andere modaliteiten

Een enkele indiener pleit ervoor om de subsidies vanuit de vrachtwagenheffing te gebruiken voor het combineren van waterstoftankstations met waterstofbunkerstations voor de binnenvaart.

Reactie ministerie van IenW:

De wegtransportsector betaalt de vrachtwagenheffing en het kabinet wil de netto-opbrengsten van deze middelen in hoofdzaak in deze sector investeren. Dat is zo ook afgesproken in de Bestuursvereenkomst met de vertegenwoordigers van de vervoerssector¹². Het direct stimuleren van verduurzaming bij andere modaliteiten, zoals binnenvaart of spoor, kan daarom niet vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing.

Waterstof in verbrandingsmotor

Sommige indieners roepen op om ook waterstof in een verbrandingsmotor (H₂-ICE) te subsidiëren binnen de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit.

Reactie ministerie van IenW:

Nederland volgt de Europese definitie van emissievrij vrachtvervoer. Op dit moment wordt waterstof in een verbrandingsmotor (H₂-ICE) binnen de Europese Unie niet aangemerkt als emissievrij. Momenteel wordt er binnen de Europese Unie onderhandeld over aanpassing van Verordening (EU) 2019/1242. Één van de aanpassingen betreft het verhogen van de maximale CO₂-uitstoot per kilometer. Op dit moment ligt die grens op 1 gram CO₂ per kilometer. Indien deze norm verhoogd wordt, zal ook waterstof in een verbrandingsmotor als emissievrij worden aangemerkt. In dat geval komen dergelijke vrachtauto's ook in aanmerking voor de subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit. Bovendien zullen dergelijke vrachtwagens dan tevens het tarief voor emissievrije vrachtwagens in de vrachtwagenheffing gaan betalen.

¹¹ [Kabinet maakt meters met waterstof | Nieuwsbericht | Rijksoverheid.nl](https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2021/04/14/kabinet-maakt-meters-met-waterstof)

¹² <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2021-41566.html>

3.5 Logistieke efficiëntie

Er is breed gedragen erkenning van het belang van logistieke efficiëntie voor zowel duurzaamheid als economische prestaties in de transportsector. De indieners spreken een duidelijke steun uit voor het financieel ondersteunen van de transportsector bij het verbeteren van de logistieke efficiëntie.

Reactie I&W:

Het ministerie van IenW is verheugd over de breed gedragen erkenning voor de noodzaak van het verbeteren van de logistieke efficiëntie in het wegtransport en het financieel ondersteunen daarvan.

3.6 Andere oplossingsrichtingen

Hernieuwbare biobrandstoffen

Meerdere indieners geven aan ontevreden te zijn met de keuze om geen subsidie beschikbaar te stellen voor hernieuwbare biobrandstoffen, wat niet overeenkomt met de verwachtingen die eerder zijn gewekt. Zij geven aan dat het concept-meerjarenprogramma in hun ogen te een sterke focus legt op het stimuleren van elektrisch vrachtvervoer. Enkele indieners zijn positief over het voornemen van het ministerie om het *blockchain renewable fuels*-initiatief te ondersteunen.

Reactie ministerie van IenW:

Zoals aangegeven in de antwoorden op Kamervragen van lid Van der Plas (BBB) van 14 juli jl.¹³, zijn in het concept-stimuleringspakket 2024-2025 en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030 geen subsidieregelingen opgenomen op het gebied van hernieuwbare brandstoffen, ondanks dat het stimuleren van hernieuwbare brandstoffen één van de drie bestedingsrichtingen van de Bestuursovereenkomst vormde. Deze keuze is, in nauw overleg met de vervoerspartijen, gemaakt ter invulling van de motie Kröger¹⁴, waarin de regering wordt verzocht om in het vormgeven van het meerjarenprogramma te focussen op projecten die bijdragen aan zero-emissietechnologie of het voorkomen van vermijdbare transportbewegingen. Het kabinet wil geleidelijk aan toegroeien naar een emissievrij vrachtwagenpark in 2050. Daarmee zijn hernieuwbare biobrandstoffen een overgangstechnologie. Uit de effectstudie van het concept-meerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie¹⁵ blijkt dat subsidiëring van hernieuwbare biobrandstoffen tot forse CO₂-reductie op korte termijn leidt, maar de transitie naar emissievrij vrachtvervoer op de langere termijn vertraagt. Bovendien leidt een dergelijk subsidiepakket tot aanzienlijk lagere stikstofreducties. Het gaat hierbij om respectievelijk ongeveer 3.200 ton NOx-reductie bij een scenario met significante subsidiëring van hernieuwbare biobrandstoffen tegenover 5.100 ton NOx-reductie bij een pakket waarin de focus ligt op subsidiëring van emissievrije vrachtwagens en de bijbehorende laadinfrastructuur. Ook de vervoerspartijen evofenedex, TLN en VERN zijn voorstander van de inzet van hernieuwbare brandstoffen in het wegtransport, maar vinden dat hiervoor slechts in zeer beperkte mate middelen vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing beschikbaar gesteld moeten worden.

Duurzame banden

VACO pleit voor het opnemen van vernieuwde bedrijfswagenbanden in het maatregelenpakket voor verduurzaming en innovatie van de sector. Ze wijzen op de duurzame voordelen van deze banden, waaronder minder gebruik van grondstoffen en olie, lagere CO₂-uitstoot en minder afval per band.

Reactie ministerie van IenW:

Zoals aangegeven in de Nota naar aanleiding van het verslag over de wet vrachtwagenheffing¹⁶, is het kabinet voorstander van een grootschaliger gebruik van vernieuwde banden. Bij een vernieuwde band wordt het versleten loopvlak van een band die verder nog in prima staat is door een nieuw loopvlak vervangen. Bij vrachtauto's, bussen, landbouwmachines, raceauto's en vliegtuigen is het al lang een beproefde en veel toegepaste techniek. Bij vliegtuigen bijvoorbeeld worden banden tot wel zes keer vernieuwd. Omdat het grootste deel van de band, het karkas, opnieuw wordt gebruikt, kost het vernieuwen van banden aanzienlijk minder energie, dus minder

¹³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/07/14/beantwoording-kamervragen-over-subsidiering-van-hernieuwbare-biobrandstoffen>.

¹⁴ Kamerstuk 35910, nr. 17 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)

¹⁵ Effectstudie Terugsluis | Rapport | Rijksoverheid.nl

¹⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/beleidsnotas/2022/01/28/bijlage-1-nnavv-wet-vrachtwagenheffing>.

CO₂-uitstoot en worden er minder grondstoffen gebruikt dan bij het produceren van een geheel nieuwe band. Alle vernieuwde banden krijgen een uitgebreide controle en zijn onderworpen aan dezelfde prestatie- en veiligheidstests als nieuwe banden.

Het pakket om innovatie en verduurzaming van de sector te stimuleren bestaat hoofdzakelijk uit subsidiemaatregelen. Aangezien vernieuwde banden ongeveer dezelfde aanschafkosten hebben als nieuwe banden, is subsidie geen geschikt middel om deze te stimuleren.

Het ministerie wil via andere kanalen de aandacht vestigen op de voordelen van vernieuwde banden, zoals via de website Kiesdebesteband.nl en in gesprekken met belanghebbenden.



STIMULERINGSPAKKET 2024 - 2025

Inleiding



In 2026 voert Nederland de vrachtwagenheffing in. Daarmee gaan (binnenlandse en buitenlandse) vrachtwagens per kilometer betalen voor het gebruik van een deel van de Nederlandse wegen. De netto-opbrengst uit deze vrachtwagenheffing wordt ingezet voor verduurzaming en innovatie van de transportsector.

Deze subsidies starten al in 2024. Voor 2024 is EUR 70 miljoen en EUR 100 voor 2025 beschikbaar. De Tweede en Eerste Kamer moet hier nog wel mee instemmen. Zodra de heffing van start gaat, zal dit geld uit de heffingsopbrengsten worden terugbetaald.

Dit document geeft een beknopt overzicht van de maatregelen die in 2024 en 2025 worden gefinancierd vanuit de terugsluis.

Doel

“De versnelde transitie naar emissieloos vrachtvervoer, in de vorm van batterij-elektrisch en waterstof aangedreven vrachtwagens, (tijdelijk) gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen, en optimalisatie van de logistieke keten, waardoor het aantal gereden voertuigkilometers afneemt.” (2021)

Nog te verdelen

In het voorjaar van 2024 zal besloten worden over het resterende budget voor 2024 (€ 15 miljoen) en 2025 (€ 45 miljoen). Hierbij zal rekening gehouden worden met de wens vanuit de samenleving om al in 2024 te starten met de subsidieregeling voor logistieke efficiëntie. Ook zal gekeken worden hoeveel extra budget er wenselijk is voor batterij- en waterstofvrachtvervoer.

Stimuleringspakket

Spoor	Maatregel ¹	2024 ²	2025 ²
	AanZET	45	55
	Laadinfra ³	10	
	SWiM ³		
	Innovatie		
	Nog te verdelen in het voorjaar van 2024	15	45
Totaal		70	100

¹ Zie achterzijde voor een toelichting op deze maatregelen.

² Bedragen in miljoenen euro's, inclusief uitvoeringskosten.

³ Bovenop het budget vanuit het Klimaatfonds.

AanZET



De **Aanschafsubsidiereregeling Zero Emissie Trucks (AanZET)** vergoedt een deel van de meerkosten van een nieuwe, batterij-elektrische vrachtwagen. De hoogte van de subsidie is afhankelijk van de voertuigcategorie en de grootte van het bedrijf of non-profitorganisatie (klein, middelgroot of groot). De subsidie is een percentage van de aanschafprijs of financial-lease, die voldoet aan de Europese regels voor staatssteun. Voor iedere voertuigcategorie is een maximum subsidiebedrag vastgesteld.

SWiM



De **Subsidiereregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM)** vergoedt een deel van de investering voor aanleg van waterstof-tankinfrastructuur en van de aanschaf- of ombouwkosten van waterstofvoertuigen.

Deze regeling heeft twee doelen:

1. Realiseren van een landelijk dekkend netwerk van waterstoftankstations (die voldoen aan de Europese regels), en
2. Realiseren van voldoende waterstofvoertuigen op de weg, zodat een dekkend netwerk van tankstations rendabel is.

Laadinfra



De Subsidiereregeling **Private Laadinfrastructuur voor Bedrijven** vergoedt een deel van de kosten voor aanschaf en plaatsing van private en semi-private laadpalen. Er is immers voldoende laadinfrastructuur nodig voor batterij-elektrische wagens. Ook kan men subsidie aanvragen voor advies over de aanleg van laadinfrastructuur.

Innovatie



Meer dan 99% van de gebruikte brandstof in de wegtransportsector is nu nog diesel. Bij de verbranding van diesel komt CO₂ vrij. Dus zorgt het verlagen van het aantal gereden kilometers tot een afname van de CO₂-uitstoot.

De subsidiereregeling **Innovatie** stimuleert bedrijven om de efficiëntie van hun transportbewegingen te onderzoeken en verder te verbeteren.

De regeling bestaat uit twee onderdelen:

1. Subsidie voor een kennisvoucher voor een nulmeting van de CO₂-uitstoot, en
2. Subsidie voor een kennisvoucher voor concreet en meetbaar advies over verbetering in efficiëntie.

Hernieuwbare biobrandstoffen



Een nieuwe ICT-tool legt informatie over biobrandstoffen vast, zodat alle betrokkenen zeker zijn dat biobrandstof voor hun transport wordt gebruikt. Zo wordt het tanken van hernieuwbare brandstoffen transparanter en minder fraudegevoelig. Het ministerie ondersteunt dit initiatief vanuit de transportsector.



Aan

Minister

nota

Internetconsultatie wijziging wet vrachtwagenheffing
i.v.m. herziene Europese tolheffingsregels

TER BESLISSING

Datum

1 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/306001

Opgesteld door

Bestuurskern

DG Mobiliteit

Programmadirectie

Vrachtwagenheffing

Beslistermijn

8 november 2023

Bijlage(n)

5

Aanleiding

Voor de start van de vrachtwagenheffing moet de Wet vrachtwagenheffing gewijzigd worden i.v.m. de Eurovignetrichtlijn. Met het opgestelde wetsvoorstel wordt de gewijzigde Europese richtlijn betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen¹ (hierna: de herziene richtlijn) geïmplementeerd.

Vanwege de demissionaire status van het kabinet verloopt besluitvorming over de start van de consultatie over deze wijziging van de Wet vrachtwagenheffing (hierna: het wetsvoorstel) nu via de MR. Met deze nota krijgt u de agendering daarvan in de MR voorgelegd. Gemikt wordt op de MR van 17 november. Na instemming van de MR kan de consultatie over het wetsvoorstel volgens planning in november starten en kan de (apart aan u voor te leggen) voortgangsbrief vrachtwagenheffing aan de Kamer verstuurd worden.

Geadviseerd besluit

Akkoord gaan met agendering van de internetconsultatie inzake de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing op de MR van 17 november a.s.

Kernpunten

- Via rondzendmap-2023/13047 ontvangt u parallel de derde voortgangsbrief over de vrachtwagenheffing. In die brief informeert u de Kamer onder andere over de voorgestelde wijzigingen van de Wet vrachtwagenheffing en de start van de internetconsultatie.
- Voor een vlotte realisatie van de vrachtwagenheffing is een stabiele opdracht voor de uitvoering essentieel. Conform het kabinetsbeleid wordt met het wetsvoorstel uitgegaan van een zuivere en lastenluwe implementatie van EU-wetgeving.
- In lijn met het uitgangspunt van de huidige Wet vrachtwagenheffing bedraagt het gemiddelde tarief in het wetsvoorstel 15 cent per kilometer in prijspeil 2019 (16,7 ct/km in prijspeil 2023). Dit is van belang om het risico op uitwijk naar wegen zonder vrachtwagenheffing niet te vergroten en het draagvlak voor de heffing bij de vervoerssector niet te schaden.

¹ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PbEG 1999, L 42). Ook bekend onder de naam Eurovignetrichtlijn.

- De belangrijkste onderwerpen die in het wetsvoorstel worden voorgesteld betreffen:
 - Tarieven worden gebaseerd op de CO₂-emissieklasse van vrachtwagens. In lijn met de motie van het lid Grinwis c.s.² is uitgegaan van de maximale korting voor emissievrije vrachtwagens;
 - Er komt een nieuwe vrijstelling voor emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg (zie verder toelichting);
 - Er wordt expliciet bepaald dat het niet is toegestaan direct of indirect onderscheid te maken naar nationaliteit, herkomst of bestemming van het vervoer, land van registratie van het voertuig of land van vestiging van de vervoerder.
- Op 14 juli 2023 heeft u de Kamer geïnformeerd over de voorkeursvariant voor de nieuwe tariefstructuur.³ In die brief heeft u de Kamer ook geïnformeerd over het onderzoek dat is uitgevoerd naar de mogelijke tariefstructuren en de effecten daarvan. De voorkeursvariant is verwerkt in het wetsvoorstel. In de derde voortgangsbrief is de volledige tarieventabel opgenomen.
- Doordat het aandeel emissievrije vrachtwagens na 2026 zal toenemen, nemen bij gelijkblijvende tarieven de verwachte opbrengsten af. U heeft toegezegd de Kamer in de ontwerpbegroting van 2025 te informeren over de verwachte opbrengsten van de vrachtwagenheffing voor de eerste vier jaar na invoering (zie verder toelichting).
- RDW heeft een impactanalyse uitgevoerd op de herziene Eurovignetrichtlijn. Uit deze analyse blijkt dat de tariefdifferentiatie voor de vrachtwagenheffing naar CO₂-emissieklasse een aantal gevolgen heeft voor de uitvoering, waarvan met de kennis van nu verwacht wordt dat deze beperkt zijn. RDW voert momenteel een uitvoeringstoets uit.

Datum

1 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/306001

Opgesteld door

Bestuurskern
DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Aan

Minister

Bijlage(n)

5

Krachtenveld

In het wetsvoorstel wordt een herziening van de tarieven voor de vrachtwagenheffing (naar CO₂) voorgesteld. De vervoerssector en milieuorganisaties zijn daarom betrokken bij het eerdere onderzoek naar de tarieven en de effecten. Ook zijn de stakeholders geïnformeerd over de hoofdlijnen van het wetsvoorstel. Uit gesprekken met de stakeholders is het beeld ontstaan dat er draagvlak is voor het wetsvoorstel. De gevolgen voor de administratieve lasten van de voorstellen worden in beeld gebracht. De bevindingen worden voor de start van de internetconsultatie verwerkt in de memorie van toelichting. Naar verwachting zijn de effecten beperkt. Via de internetconsultatie krijgen de stakeholders, en andere belangstellenden, de kans inbreng te leveren met betrekking tot de voorgenomen wetswijziging.

Toelichting

Vrijstelling emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg

Het gewicht van bedrijfsvoertuigen kan door elektrificatie zwaarder worden dan 3.500 kg. Op dit moment spelen diverse vraagstukken m.b.t. vrachtwagens tussen 3.500 en 4.245 kg. Deze hebben onder meer betrekking op het rijbewijs dat nodig is voor het besturen van deze voertuigen en of de verplichtingen voor vrachtwagens (rij- en rusttijden, tachograaf etc.) al dan niet van toepassing moeten zijn.

² Kamerstuk 35 910, nr. 19

³ Kamerstuk 31305, nr. 411

In het wetsvoorstel is gebruik gemaakt van de mogelijkheid in de Europese richtlijn om emissievrije vrachtwagens met een maximaal toegestaan gewicht van 4.250 kg vrij te stellen. Deze mogelijkheid is destijds door Nederland bepleit bij de Europese Commissie. De vrijstelling is eerder aan de Kamer gecommuniceerd als uitgangspunt voor de voorliggende wetswijziging. De voorgestelde vrijstelling past binnen het beleid om de verduurzaming van het wagenpark te stimuleren.

Opbrengsten

In de memorie van toelichting zijn de financiële gevolgen van het wetsvoorstel beschreven. Door het stimuleringsbeleid (waaronder de subsidieregelingen vanuit de terugsluis en de korting op het tarief) zal het aandeel emissievrije voertuigen na 2026 naar verwachting jaarlijks toenemen. In de memorie van toelichting is aangegeven dat uit onderzoek blijkt dat, bij gelijkblijvende tarieven, de opbrengsten in 2030 met circa 11 procent dalen ten opzichte van 2026.

Ook is beschreven dat een correctie van de tarieven of een afbouw van de korting voor emissievrije voertuigen op termijn voor de hand ligt om het gemiddelde tarief weer op het uitgangsniveau (15 ct/km in prijspeil 2019) te brengen. In het wetsvoorstel is geen correctie van de tarieven opgenomen. Te zijner tijd kan een volgend kabinet hierover eventueel een andere keuze maken. Verder is aangegeven dat met het oog op het bieden van zekerheid naar de vervoerssector het uitgangspunt is om de tarieven de eerste vier jaar van de vrachtwagenheffing stabiel te houden. Dit geeft de vervoerssector duidelijkheid. Bedrijven kunnen dan de tariefhoogte meewegen bij het nemen van investeringsbeslissingen.

Het ligt voor de hand om tijdens de eerste vier jaar van de vrachtwagenheffing de ontwikkelingen van het wagenpark te evalueren. De regering kan vervolgens op basis van die evaluatie besluiten voor de volgende periode van vier jaar een eventuele correctie van de tarieven voor te stellen, waaronder het tempo waarop de korting in de infrastructuurheffing wordt afgebouwd tot het Europese minimum overeenkomstig de herziene richtlijn.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Concept wetsvoorstel	Concept voorstel voor de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing
03	Memorie van toelichting	Toelichting bij het wetsvoorstel, inclusief artikelsgewijze toelichting
04	Aanbiedingsformulier MR	Aanbiedingsformulier voor agendering op de Ministerraad.
05	Adviesnota MR	Adviesnota MR
06	Beleidskompas	Hulpmiddel voor beleidsvoorbereiding

Datum

1 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/306001

Opgesteld door

Bestuurskern
DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Aan

Minister

Bijlage(n)

5



Aan: Minister
Staatssecretaris

nota

Bijstelling begroting t.b.v. exploitatiekosten en
voorfinanciering terugsluis vrachtwagenheffing vanuit
Mobiliteitsfonds

TER BESLISSING

Datum

30 maart 2023

Onze referentie

Vul hier het CM-nummer in

Opgesteld door

Bestuurskern
DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Beslistermijn

21 februari 2023

Bijlage(n)

Geen

Inleiding

- In deze nota krijgt u twee besluiten voorgelegd, die, indien u instemt, moeten worden meegenomen in de voorjaarsbesluitvorming:
 1. Beschikbaarstelling van het budget voor een deel van de kosten voor de exploitatiefase van het programma vrachtwagenheffing.
 2. Lening voorfinanciering terugsluis uit het Mobiliteitsfonds (hierna: MF)

1. Ontbrekende dekking voor aan te besteden taakpakketten Vrachtwagenheffing
Vorig jaar bent u akkoord gegaan (IENW/BSK-2022/107246) met het ophogen van het programmabudget (realisatiekosten) naar € 400 mln. waarbij de hiervoor benodigde extra middelen beschikbaar zijn gesteld door ophoging van een voorschot voor de vrachtwagenheffing vanuit het MF. Na de start van de vrachtwagenheffing zullen deze kosten weer worden terugbetaald aan het MF vanuit de inkomsten van de vrachtwagenheffing. Binnen het programmabudget van € 400 mln. is geen dekking voorzien voor de exploitatiekosten, omdat de exploitatiefase start bij invoering van de vrachtwagenheffing in 2026 en het principe geldt dat de exploitatiekosten gedekt worden door de inkomsten van het systeem. Er is echter een aantal taakpakketten dat in 2024 aanbesteed en gegund moet worden. Daarbij worden verplichtingen aangegaan die doorlopen tot in de exploitatiefase. Daar staat nu nog geen dekking tegenover. Zonder die dekking is het niet mogelijk om rechtmatig aan te besteden.

2. Voorfinanciering (vervroegde start) terugsluis

Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing in de Tweede Kamer is de motie Van Ginneken et al.¹ aangenomen waarin de regering wordt verzocht te onderzoeken hoe - binnen de bestaande financiële kaders - voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025. In november jl. bent u akkoord gegaan (IENW/BSK-2022/271315) met het voorbereiden van een gezamenlijk voorstel IenW-EZK, om € 170 mln. te lenen uit het Klimaat- en Transitiefonds. Dit voorstel is uitgewerkt met de betrokken ministeries (EZK en Financiën) met het oog op de voorjaarsbesluitvorming 2023. Uit de gesprekken met beide ministeries bleek een lening uit het Klimaat- en Transitiefonds onhaalbaar.

¹ Kamerstuk 35 910, nr. 20

Geadviseerd besluit

1. Ophogen programmabudget met € 300 mln. ten behoeve verplichtingen ten aanzien van de exploitatiefase Vrachtwagenheffing

U wordt gevraagd akkoord te gaan de benodigde middelen ad € 300 mln. in de Ontwerpbegroting 2024 beschikbaar te stellen via ophoging van de minregel in de investeringsruimte van het MF. Deze middelen worden in zeven jaren terugbetaald aan het MF (2026-2032) uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing.

2. Voorfinanciering (vervroegde start) terugsluis

U wordt gevraagd akkoord te gaan met een lening uit het MF om invulling te kunnen geven aan de motie Van Ginneken e.a. Na de start van de vrachtwagenheffing wordt dit geleende bedrag in 2026 en 2027 (incl. gemiste IBOI) terugbetaald aan het MF uit de opbrengsten vrachtwagenheffing. Hiermee geeft u invulling aan uw wens, zoals gemeld in de Kamerbrief Vooruitblik MIRT 2023 (IENW/BSK-2023/75145), om geen geld op de plank te laten liggen, nu infrastructuurprojecten als gevolg van stikstof voorlopig geen doorgang kunnen vinden. De hoogte van de voorfinanciering hangt samen met de integrale besluitvorming MF en wordt aan u voorgelegd middels de meibrief (incl. begrotingsrapport MF). Uit de gesprekken met beide ministeries bleek een lening uit het Klimaat- en Transitiefonds onhaalbaar. Er is op ambtelijk niveau interdepartementale overeenstemming bereikt tussen de Ministeries IenW, EZK (beide FEZ-secties) en Financiën.

Kernpunten

- Bijstelling begroting exploitatiekosten (nu € 0 wordt € 300 mln.)
- Vanaf 2026, na invoering van de Vrachtwagenheffing, zullen jaarlijks kosten gemaakt worden voor de exploitatie. Een aantal taakpakketten wordt in 2024 aanbesteed en gegund. Daartoe is deze begrotingsmutatie nodig. De contracten die worden gesloten hebben immers niet alleen betrekking op werkzaamheden tijdens de realisatiefase, maar zien ook op de exploitatiefase van de vrachtwagenheffing in de periode 2026-2032. Dit is vergelijkbaar met een geïntegreerd contract zoals DBFM, zoals bij Rijkswaterstaat soms wordt gehanteerd.
- Om deze financiële verplichtingen rechtmatig aan te kunnen gaan is voldoende kas- en verplichtingenruimte in de begroting nodig. Deze ruimte is er op dit moment niet binnen het programmabudget van € 400 mln. Er is aanvullend € 300 mln. benodigd om de contracten te kunnen gunnen. De totale omvang van het voorgeschoten geld vanuit het MF voor de invoering van de vrachtwagenheffing bedraagt hiermee € 700 mln.
- De kostenraming zal bij de Ontwerpbegroting 2024 worden bijgesteld als de uitkomsten van de aanbestedingen en second opinion naar kostenraming (invoering en exploitatie) daar aanleiding toe geeft.
- Het gaat hier enkel om het beschikbaar stellen van het budget. Er is geen aanleiding om een stijging van de geraamde exploitatiekosten te veronderstellen. De exploitatiekosten waren al voorzien in eerdere ramingen.
- De tijdelijke aanvullende dekking kan gevonden worden binnen de investeringsruimte van het MF door het ophogen van de minregel in de investeringsruimte van € 400 mln. tot € 700 mln. De ophoging van de voorfinanciering tot € 700 mln. drukt niet op de vrije investeringsruimte. Na start van de Vrachtwagenheffing in 2026 wordt dit bedrag over de

Datum

30 maart 2023

Onze referentie

Vul hier het CM-nummer in

Opgesteld door

Bestuurskern
DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Aan

Minister en Staatsecretaris

Bijlage(n)

Geen

- contractperiode 2026-2032 terugbetaald aan het MF vanuit de inkomsten van de vrachtwagenheffing.
- De toegepaste werkwijze past binnen de gemaakte afspraken (vastgelegd in een addendum en bekrachtigd in de MR) met het Ministerie van Financiën. Hierin is opgenomen dat zowel de invoerings- als exploitatiekosten kunnen worden voorgefinancierd via het MF, zonder dat dit drukt op de vrije investeringsruimte.
 - De invoerings- als exploitatiekosten zullen separaat inzichtelijk worden gemaakt in de Ontwerpbegroting 2024. De begrotingsmutaties kunnen verwerkt worden in de Ontwerpbegroting van 2024.

2. Voorfinanciering terugsluis

- In november jl. bent u akkoord gegaan (IENW/BSK-2022/271315) met het voorbereiden van een gezamenlijk voorstel IenW-EZK, om € 170 mln. te lenen uit het Klimaat- en Transitiefonds. Dit voorstel is uitgewerkt met de betrokken ministeries (EZK en Financiën) met het oog op de voorjaarsbesluitvorming 2023.
- Uit de gesprekken met beide ministeries bleek een lening uit het Klimaat- en Transitiefonds onhaalbaar. Er is op ambtelijk niveau interdepartementale overeenstemming bereikt tussen de Ministeries IenW, EZK (beide FEZ-secties) en Financiën.
 - Een lening vanuit het Klimaat- en Transitiefonds is vanuit het standpunt van het Ministerie van Financiën onwenselijk gebleken omdat het afwijkt van de begrotingsregels, terwijl de motie oproept om "binnen de bestaande financiële kaders" dekking te vinden. Zo betreft het een leenconstructie zonder dekking in het uitgavenkader (waardoor geen sprake is van een scheiding tussen het inkomsten- en uitgavenkader) en loopt de voorgefinancierde terugsluis vooruit op toekomstige ontvangsten wat de leenconstructie kwetsbaar maakt. Daarnaast waakt het Ministerie van Financiën voor het risico op precedentwerking.
 - EZK heeft aangegeven niet vanuit het Klimaat- en Transitiefonds te willen lenen, omdat het een IenW-vraagstuk is en het naar voren halen van de maatregelen tot relatief weinig extra CO2-reductie leiden.
 - Voorfinanciering vanuit het MF past wel binnen de begrotingsregels (intensivering bekostigen met een ombuiging, dekking in het uitgavenkader en scheiding tussen het inkomsten- en uitgavenkader) en wordt binnen de eigen begroting(en) van IenW opgelost. Daarmee kan dit voorstel (onder voorbehoud) op instemming rekenen van het Ministerie van Financiën.
- U heeft in de Kamerbrief Vooruitblik MIRT 2023 (IENW/BSK-2023/75145) aangegeven een beweging te willen maken van aanleg naar instandhouding en ook binnen de aanlegportefeuille keuzes te willen maken om urgente risico's en tegenvallers op te kunnen vangen. Na het inpassen van beide bewegingen door ombuigingen binnen het aanlegprogramma resteert er nog een surplus van ca. 25% op de door stikstof vertraagde projecten. Binnen dit surplus kunt u – als onderdeel van een flankerend maatregelenpakket – een versnelling faciliteren door de terugsluis van de vrachtwagenheffing naar voren te halen. Na invoering van de vrachtwagenheffing wordt het geleende bedrag in 2026 en 2027 (incl. gemiste IBOI) terugbetaald aan het MF vanuit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing.
- Doordat de invulling van het surplus (resterende budget op de stikstof vertraagde projecten) incl. mogelijk flankerend maatregelenpakket onderdeel is van de integrale besluitvorming MF, kan de exacte hoogte van de

Datum

30 maart 2023

Onze referentie

Vul hier het CM-nummer in

Opgesteld door

Bestuurskern
DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

Geen

voorfinanciering terugsluis in 2024 en 2025 op dit moment nog niet worden bepaald. De totale besluitvorming MF wordt middels de meibrief (incl. begrotingsrapport MF) aan u voorgelegd.

- Met het naar voren halen van terugsluismaatregelen kan de ingroei van emissieloze vrachtauto's ook in 2024 en 2025 worden gestimuleerd. Dit voorkomt een 'subsidiegat' tussen de huidige subsidieregeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET, t/m 2023) en de start van het Meerjarenprogramma Terugsluis (2026-2029). Voor de zomer (zodra de effectstudie gereed is) zal het voorstel voor de verdeling van het terugsluisgeld voor de jaren 2024 en 2025, in combinatie met het concept-meerjarenprogramma, aan u worden voorgelegd. In oktober 2023 kan dan na overleg met de vervoerspartijen de definitieve verdeling van het budget worden vastgesteld.
- Het versnellen van de terugsluismaatregelen brengt ook risico's met zich mee. In januari jl. bent u geïnformeerd over de onderuitputting op de IenW-begroting in 2022 (IENW/BSK-2023/26314). Hierin is het beeld voorgelegd dat de onderuitputting die niet buiten de eindejaarsmarge om mocht worden geschoven € 88 mln. betrof. Dit betekende een overschrijding van € 60 mln. van de maximale toegestane op te vragen eindejaarsmarge. Het versnellen van de terugsluis kan hiermee een risico vormen op de onderuitputting in 2024 en 2025 (subsidie maatregelen terugsluis kunnen niet verantwoord worden op het MF). De verwachting is echter dat de subsidies niet tot onderuitputting zullen leiden. Het grootste deel van het budget zal, in lijn met de motie van Ginneken, naar verwachting worden aangewend voor de continuering van AanZET. In 2022 is AanZET gestart en op de eerste dag is voor ruim € 30 mln. aangevraagd. Voor dit jaar is € 30 mln. beschikbaar en de verwachting is dat dit geld wederom binnen één dag is uitgegeven. Mogelijk kan de voorfinanciering ook aangewend worden voor de noodzakelijke laadinfrastructuur voor batterij-elektrische vrachtwagens, waterstof-tankinfrastructuur en de bijbehorende waterstof-vrachtwagens en optimalisaties binnen de logistieke keten. Hierdoor ontstaat een breed samenhangend pakket van maatregelen, waarbinnen geschoven kan worden, mocht één van de maatregelen minder succesvol blijken.
- Andere mogelijke risico's die ontstaan door de terugsluis te versnellen uit het restbudget van de door stikstof vertraagde aanlegprojecten is dat er minder ruimte ontstaat voor flankerend beleid in de regio's en dat een vertraagde invoering van de Vrachtwagenheffing ertoe kan leiden dat het geleende geld niet tijdig terugbetaald kan worden aan het MF. Dit betekent dat als er weer stikstofruimte zou ontstaan, projecten mogelijk niet direct opgepakt kunnen worden.
- De begrotingsmutaties kunnen verwerkt worden in de Ontwerpbegroting van 2024.

Datum

30 maart 2023

Onze referentie

Vul hier het CM-nummer in

Opgesteld door

Bestuurskern

DG Mobiliteit

Programmadirectie

Vrachtwagenheffing

Aan

Minister en Staatsecretaris

Bijlage(n)

Geen

Hoe dan ook wel goed sturen dat er geen onderuitputting ontstaat!!

Krachtenveld en afstemming

2. Voorfinanciering terugsluis

- Bij de vervoerspartijen, maar ook RAI Vereniging, BOVAG en Natuur en Milieu zijn zorgen over het stilvallen van de verduurzaming van de mobiliteit door het genoemde subsidiegat. Deze organisaties zijn dan ook groot voorstander van voorfinanciering van terugsluismaatregelen vanaf 2024. TLN-voorzitter Elisabeth Post riep hier nogmaals voor op tijdens het dubbelinterview met u in TTM Magazine.
- Met de vervoerspartijen is overeenstemming bereikt over het concept-meerjarenprogramma terugsluis. Dit concept-meerjarenprogramma voor de periode 2026-2029 wordt u in juni voorgelegd t.b.v. de internetconsultatie.

Politieke context

2. Voorfinanciering terugsluis

- Motie Van Ginneken et al. verzoekt de regering te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt. De motie kon rekenen op brede steun in de Tweede Kamer.
- De Motie Schouw verzoekt de regering in de begroting inzichtelijk te maken op welke wijze de regering de landenspecifieke aanbevelingen van de Europese Commissie voor Nederland worden opgevolgd. De Europese Commissie heeft in haar landenspecifieke aanbevelingen voor Nederland in 2022 onder meer opgeroepen tot versnelling van de stimulering van duurzaam vervoer. Voorfinanciering terugsluis zou een invulling van deze landenspecifieke aanbeveling kunnen zijn.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

N.V.T.

Bijlagen

Geen.

Datum

30 maart 2023

Onze referentie

Vul hier het CM-nummer in

Opgesteld door

Bestuurskern
DG Mobiliteit
Programmadirectie
Vrachtwagenheffing

Aan

Minister en Staatsecretaris

Bijlage(n)

Geen